

Säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Teknik och trafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2018-2455

ISBN

Författare Bagdadi Omar

Månad År December 2018

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag (N2018/03692/MRT) att utreda dels omfattningen av användningen av bilbälte i bussar, dels vilka incitament busspassagerare har att använda eller inte använda bälte.

Projektledare för uppdraget har varit Omar Bagdadi, avdelningen Väg- och järnväg. Följande personer har ingått i projektets expertgrupp; Jonas Malmstig, Niclas Nilsson, Hans-Yngve Berg, Magnus Berg, Jonathan Hedlund, Mikael Kyller, Bo Nilsson samt Robert Ståhl samtliga från avdelningen Väg- och järnväg.

Transportstyrelsen gav Statens väg-och transportforskningsinstitut, VTI, i uppdrag att genomföra en observationsstudie om bältesanvändningen på bussar där bälten finns installerade. Utförare av observationsstudien var ITRA-konsult under VTIs ledning. Vidare fick VTI i uppdrag att genomföra fokusgruppsintervjuer för att undersöka vilka incitament som busspassagerare har för att använda bälte. Stora delar av texten i inledning, resultat och diskussion i denna rapport kommer från dessa studier. Resultatet från VTI:s studier kan läsas i sin helhet i VTI-notat 16-2018 (Anund, Ihlström, Stave & Nybom, 2018), se bilaga.

Borlänge, december 2018

Sammanfattning

Syftet med utredningen har varit att belysa omfattningen av bältesanvändningen i buss i dag, i vilken omfattning utrop om att bälte ska användas ges och att förstå passagerarnas incitament att använda bälte. Utredningen ska, baserat på resultaten, föreslå åtgärder för att öka användningen av bälte vid resa med buss.

I utredningen har bältesanvändning hos passagerare och bussförare samt förekomst av förarutrop om bältesanvändning observerats. I utredningen har även intervjustudier genomförts där diskussioner förts i fokusgrupper med både passagerare och förare. Slutligen har även en webbenkätstudie genomförts. Resultaten visar att bältesanvändningen bland passagerare är 92 procent i beställningstrafik, 50 procent i kommersiell linjetrafik och 27 procent i upphandlad linjetrafik. Förarnas användande var på motsvarande sätt 100 procent i beställningstrafik, 79 procent i kommersiell linjetrafik och 85 procent i upphandlad linjetrafik. Slutsatsen blir att åtgärder behövs för att öka användande graden, särskilt i linjetrafiken.

I observationsstudien tillfrågades passagerare som rest med kommersiell linjetrafik och med bussar i beställningstrafik om de blivit upplysta om att bältet ska tas på. I beställningstrafiken var det 86 procent som erfarit utrop, i kommersiell linjetrafik var det 61 procent. För utrop i den upphandlade linjetrafiken tillfrågades förarna om utrop har skett där 19 procent uppgav att det hade skett utrop. Slutsatsen är att det framförallt i linjetrafiken finns stora brister i informationen om att ta på bältet.

Beslutet att använda bälte eller inte är individuellt. Faktorer som ålder, erfarenhet av säkert bussåkande, typ av väg för resan, tidpunkt för resan och synen på säkerhet rent allmänt spelar roll. Att använda bälte är mer etablerat i beställningstrafik och i kommersiell linjetrafik. Här sker resor ofta under längre tid, med färre stopp och på vägar med högre hastighet. Även om observationerna visar att användandegraden är hög för framförallt beställningstrafiken bör det noteras att passagerare själva säger att de ofta tar av bältet när de rest en längre tid eller när de vill sova.

Vid korta resor används bälte mer sällan än vid längre resor. En anledning kan vara att det är ont om tid att ta på och av bältet vid korta resor – man är rädd att inte hinna få av sig det i tid. Mindre stress kan göra att fler väljer att ta på sig bältet. Valet att inte använda bälte vid korta resor kan även bero på att de företrädesvis sker i miljöer som uppfattas som mer säkra och att utrop i stort sett aldrig görs.

Själva bältet uppgavs av många att vara ett problem. Man vill inte sitta fast och bältet räcker inte runt, gör ont och är ofräscht. Detta är en viktig faktor. Ett ökat bältesanvändande är starkt kopplat till sätets och bältes utformning och kvalitet. Bälten som är för korta, ofräscha och svåra att ta på kan vara en orsak till att de inte

används, men även till att signalera att de inte är så viktiga. Systematisk rengöring och kontroll av säten och bälten är att rekommendera.

Bättre stöd till förarna är en förutsättning om de ska kunna ansvara för att passagerare under 15 år använder bälte. Även om föraren är tydlig i vad som gäller vid start så innebär inte det att han eller hon har möjlighet att kontrollera att bältet används under färd.

Det ges inkonsekventa signaler om bältesanvändning. Att på samma sträcka ena gången få stå i bussen och nästa gång behöva sitta med kravet att vara bältdad urholkar passagerarnas acceptans för bälteskrav.

En slutsats från studien är att reglerna inte är tydliga för alla. Här rekommenderas informationsinsatser som tydliggör vad som är förarens uppgift avseende såväl information som kontroll. Okunskap finns även hos vissa passagerare. Även här behövs informationsinsatser i bussarna, gärna automatiserad. Oavsett detta är den samlade bilden att reglerna inte har betydelse om bältesanvändningen inte samtidigt kontrolleras.

Det som förefaller ha störst betydelse är dock den sociala normen för bältesanvändning i buss samt den upplevda säkerheten som bussresandet innebär med relativt väldigt få allvarliga olyckor. De i sammanhangen inkonsekventa signaler om betydelsen av att använda bältet som dagens regelverk ger har således en avgörande betydelse för bältesanvändningen i bussar.

Begrepp och förkortningar

Buss klass I	Fordon som är inrättat för fler än 22 passagerare med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare
Buss klass II	Fordon som är inrättade för fler än 22 passagerare som huvudsakligen tillverkats för befordran av sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befordran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än det utrymme som upptas för två dubbelsäten.
Buss klass III	Fordon som är inrättade för fler än 22 passagerare som uteslutande tillverkats för befordran av sittplatspassagerare
Kommersiell linjetrafik	Linjetrafik som bedrivs av kollektivtrafikföretag i egen regi och på helt kommersiella villkor
Upphandlad linjetrafik	Linjetrafik som är upphandlad genom beslut om allmän trafikplikt

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	6
INNEHÅLL	7
1 INLEDNING	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Nuvarande regelverk	10
1.2.1 Krav på bältesanvändning.....	10
1.2.2 Krav på information till passagerare.....	10
1.2.3 Regelverk om bälten och fästpunkter för bälten i buss	11
1.3 Tidigare studier om bältesanvändning i buss	11
1.3.1 Observationer av bältesanvändning 2005.....	11
1.3.2 Bältesanvändning på Expressbussen 2015–2017	12
1.3.3 Observationer av bältesanvändning 2018.....	13
1.4 Sociala normer och beteenden.....	14
2 UPPDRAGET	16
2.1 Syfte.....	16
3 METOD	17
3.1 Avgränsningar.....	17
4 SAMMANFATTNING AV RESULTAT FRÅN DELSTUDIerna	18
4.1 Observationsstudie av bältesanvändning.....	18
4.2 Intervjustudie – incitament för bältesanvändning	20
4.3 Webbenkät – incitament för bältesanvändning.....	22
4.4 Kartläggning - Information om bälteskrav på buss	22
4.4.1 Metod.....	22
4.4.2 Sammanfattning av resultat.....	23
4.4.3 Slutsatser.....	24
4.5 Kartläggning av tekniska system	24
4.5.1 Metod.....	25
4.5.2 Sammanfattning av resultat.....	25
5 DISKUSSION	28
5.1 Omfattning av bältesanvändning	28
5.2 Incitament för bältesanvändning.....	29
5.2.1 Ansvar	31
5.3 Utrop och information om bältesanvändning	32
5.4 Tekniska system	33

6	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER.....	35
6.1	Beställningstrafik.....	35
6.2	Kommersiell linjetrafik.....	36
6.3	Upphandlad linjetrafik.....	36
6.4	Fordonstekniska lösningar.....	38
6.5	Barn under 3 år.....	39
7	FÖRESLAGNA REKOMMENDATIONER.....	40
	REFERENSER.....	41

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Att resa med buss är ett av de säkraste sätten att färdas i trafiken, speciellt när passageraren väl har kommit ombord (Albertsson, Falkmer, Kirk, Mayrhofer, & Björnstig, 2006). Tyvärr sker dock allvarliga olyckor ibland med bussar och konsekvenserna blir ofta mycket allvarliga. Den senaste allvarliga olyckan inträffade den 2 mars 2017 på E45 strax söder om Sveg i Härjedalen. En buss i beställningstrafik körde av okänd anledning av vägen och blev liggande på sidan. I bussen färdades 53 skolungdomar och ledare samt en förare. Vid olyckan omkom 3 ungdomar och 16 skadades, varav minst en allvarligt. Olyckan följde samma mönster som flera tidigare bussolyckor under det senaste decenniet där obältade passagerare omkommit när en buss har kört av vägen.

Det är mot bakgrund av detta som regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan om säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss.

En del i detta uppdrag omfattar följande:

Transportstyrelsen ska analysera hur information om användande av bilbälte i buss ges i dag och hur informationen om och förståelsen av vikten av att använda bälte eller annan skyddsanordning kan stärkas. I analysen ska passagerarnas incitament att använda bälte eller skyddsutrustning ingå.

Jämfört med bältesanvändningen i personbilar är bältesanvändningen för passagerare i bussar låg och studier om säkerhet i buss är generellt sätt mindre vanliga såväl i Sverige som internationellt. Tidigare studier som genomförts av länstrafikbolagen och bussföretagen visar att omkring 20 procent av passagerarna i bussar använder bältet under färd, med undantag från resor med långfärdsbussar där en större andel använder bältet. För personbilar använder i genomsnitt över 90 procent av passagerarna bilbältet (Trafikverket, 2017). För att öka bältesanvändningen för personbilar inkluderade man bland annat bältespåminnare i utvärderingarna av personbilars trafiksäkerhet inom Euro Ncap¹ i början av 2000-talet (Dahlstedt, 2001), något som anses ha haft stor betydelse och varit ett incitament för fordonstillverkare att installera sådana i bilarna.

Bältesanvändningen har de senaste 10 åren ökat stadigt inom de allra flesta fordonsslag och ligger mellan 90–98 procent för personbilar, omkring 96 procent för taxi och omkring 70 procent för tunga lastbilar (Trafikverket, 2017). Bältesanvändningen för busspassagerare har dock inte ökat i samma takt.

Kunskap om hur utbredd bältesanvändning vid resor i buss i Sverige är, och även internationellt, och likaså kunskap om orsakerna till varför bälten inte används är låg. Anledningarna bakom en persons val att inte använda bältet när han eller hon

¹ Euro Ncap, *European New Car Assessment Programme*, är ett trafiksäkerhetsarbete mellan några av Europas stater, däribland Sverige, biltillverkare och frivilliga organisationer.

reser med buss kan vara många. Enligt den internationella litteraturen är de faktorer som anses viktiga för att förstå bältesanvändning i buss ofta kopplade till passagerarens ålder, och kön, hur långt man ska resa, vilken tid det är på dagen, närvaron av påminnelse i form av skylt eller liknande, om föraren aktivt har påtalat att bälte ska användas och om vilket säte man valt att sitta på (Mehta & Lou, 2013).

Vad som är viktigast är svårt att avgöra men samma amerikanska forskargrupp har tagit fram en icke linjär funktion som visar att förarens agerande har stor betydelse, större än till exempel information via klistermärken (Lou, Mehta, & Turner, 2011). Med det som utgångspunkt föreslår författarna till studien en utökad förarutbildning om nytta av bälte som den mest kostnadseffektiva åtgärden (ibid.).

1.2 Nuvarande regelverk

1.2.1 Krav på bältesanvändning

Sedan den 1 januari 1999 måste alla i Sverige som åker buss, och sitter på bältesutrustad sittplats, använda bältet. Enligt trafikförordningen (1998:1276) ska alla som är äldre än tre år använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet. Vid lokala transporter i tätbebyggt område får dock passagerare använda en annan plats än en plats som är försedd med bilbälte.

Föraren, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp ska vidta lämpliga åtgärder så att passagerare under 15 år använder bälte eller annan lämplig skyddsanordning samt hjälpa passagerare att placera och sätta fast rullstolar på föreskrivet sätt.

1.2.2 Krav på information till passagerare

Enligt trafikförordningen, samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn², ska information om skyldigheten att använda bilbälte lämnas till passagerarna av bussens förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp. Informationen får ges genom förinspelade ljudmeddelanden.

På bussar i beställningstrafik ska information ges på nytt efter varje stopp där passagerare kliver på. Detsamma gäller bussar i linjetrafik på längre linjer med få stopp samt busstransporter som inte utgör yrkesmässig trafik.

Informationen om skyldigheten att använda bilbälte ska även ges genom väl synliga analoga eller digitala skyltar, eller med nedanstående bild med vit symbol mot blå bakgrund placerad väl synlig vid varje sittplats, se figur 1.

² Senast ändrad 1 oktober 2018 genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:51) om ändring i styrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn.



Figur 1. Symbol för bältesanvändning

1.2.3 Regelverk om bälten och fästpunkter för bälten i buss

Bussar delas in i olika klasser baserat på bland annat vikter och antal passagerare. Vilka krav som gäller om bussen ska vara utrustad med bilbälten eller fästpunkter för bilbälten beror på bussens klassificering. Det finns totalt fem klasser, varav två är bussar för upp till 22 passagerare, klass A och B, och tre är bussar för fler än 22 passagerare, klass I, II och III.

För bussar av klass III, det vill säga bussar som är inrättade för fler än 22 passagerare och som uteslutande tillverkats för befordran av sittplatspassagerare, finns det ett obligatoriskt installationskrav av bälten. För buss av klass II finns det krav på att de ska vara utrustade med fästpunkter för bälten, för att möjliggöra en frivillig installation av bälten på sittplatserna. För övriga klasser på bussar är det frivilligt att installera bälten. men när så sker ska dessa uppfylla de krav som gäller för de bussar där detta är obligatoriskt (EG) nr 661/2009³). Bussar av klass I, som i huvudsak är avsedda för användning i tätortstrafik omfattas inte av krav på bälten.

Kravnivån för bälten är att det ska vara höftbälten, det vill säga tvåpunktsbälten. På platser där det inte finns en skyddande struktur framför passageraren, som ryggstöd eller liknande, är det krav på trepunktsbälten.

1.3 Tidigare studier om bältesanvändning i buss

För att ta reda på vilka satsningar som har gjorts tidigare för att öka bältesanvändningen i bussar samt vilka eventuella effekter de har haft har en genomgång av litteraturen gjorts. I nedanstående avsnitt redovisas kortfattat resultatet från tidigare studier.

1.3.1 Observationer av bältesanvändning 2005

NTF Konsult och Itra-Onex AB genomförde 2005 ett projekt i samverkan med Svenska Lokaltrafikföreningen SLTF, Bussbranschens Riksförbund BR, Vägverket Region Mitt, Vägverket Region Väst, Kommunalarbetsareförbundet och Transportarbetareförbundet (Nybom, Runhede, Viitala & Berg, 2005).

³ Kommissionens förordning (EG) 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon.

Syftet med projektet var att mäta och analysera hur muntlig eller skriftlig information till busspassagerare påverkade bältesanvändningen. Studien omfattade 22 bussresor på totalt 12 regionala och interregionala busslinjer med fokus på Malmö, Göteborg och Stockholm.

Observationer av bältesanvändning gjordes genom så kallad medåkning där observatören åker med på bussen mellan förbestämda hållplatser och registrerar bältesanvändningen. Observationer gjordes även om det fanns skriftlig information i form av en broschyr, ”safety on board”, och om föraren gjorde utrop om att använda bältet (Nybom et. al, 2005).

Studien visar på en tydlig ökning av bältesanvändning när förarutrop gjordes. Vid skriftlig anmodan kunde däremot ingen ökning observeras. Resultatet av studien visade på en väldigt låg andel bältesanvändning med ett genomsnitt under 20 procent när ingen eller endast skriftlig information om att använda bältet gavs. När information om bälteskrav gavs muntligt genom förarutrop observerades att den genomsnittliga bältesanvändningen ökade till ca 75 procent (Nybom et. al, 2005).

Det är värt att notera att 78 procent av bussarna i kommersiell linjetrafik och endast 54 procent av bussarna i upphandlad linjetrafik som ingick i studien var utrustade med bälte på samtliga platser. Detta trots att bussarna åkte mellan större städer på vägar med hastighetsgränser upp till 110 km/tim (Nybom et. al, 2005).

Det finns dock en osäkerhet i mätningarna. I rapporten påpekas det att bedömningen av bältesanvändningen baserades på iakttagelser från ett passagerarperspektiv, varför en osäkerhet av det faktiska antalet som använde bälte finns och att mätningarna ska ses som en indikation på bältesanvändningen snarare än hur många som faktiskt använde bälte.

1.3.2 Bältesanvändning på Expressbussen 2015–2017

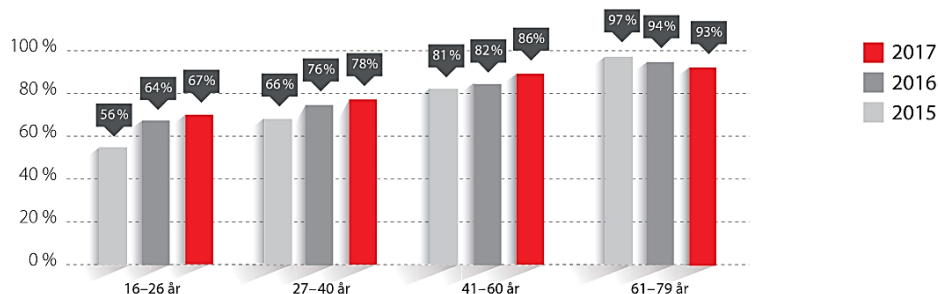
Swebus, numera Flixbus, har genomfört tre studier under perioden 2015–2017, om bältesanvändningen på sina expressbussar som används i kommersiell linjetrafik. Expressbussarna består av klass III-bussar där det finns krav på att samtliga platser ska vara utrustade med bälten och att inga passagerare tillåts stå i bussen under färd (Swebus, 2017).

Syftet med studierna var att få kunskap om dels hur bältesanvändningen på expressbussar ser ut, dels varför passagerarna valde att använda bälte, eller inte (Swebus, 2017).

Studierna genomfördes genom webbenkäter som fylldes i ombord på Swebus expressbussar under december och januari månad. Antalet passagerare som besvarade enkäterna var 1571 (år 2015), 1671 (år 2016) och 1778 (år 2017) .

Resultatet visade att andelen passagerare som angav att de alltid använder bälte var i genomsnitt 66 procent (år 2015), 78 procent (år 2016) och 83 procent (år 2017).

Åldersfördelningen bland de som angav att de alltid använder bälte när de reser med expressbussarna visas i figur 2 (Swebus, 2017).



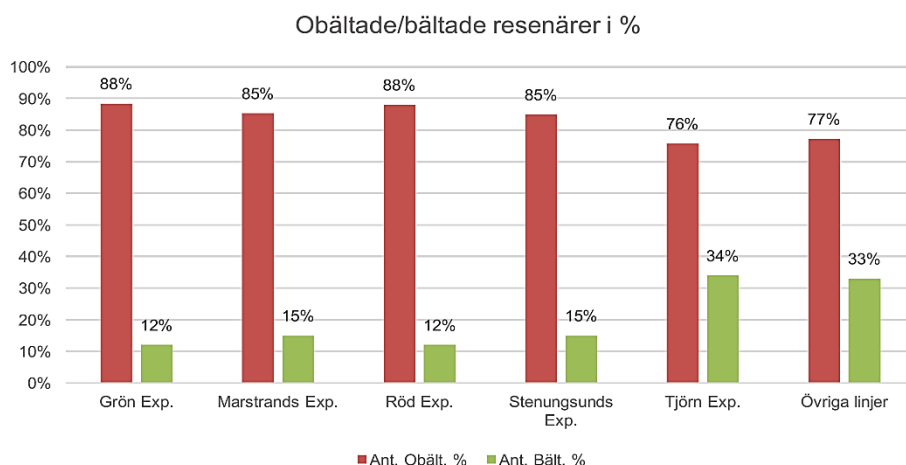
Figur 2. Andelen som svarade att de alltid använder bältet när de reser med expressbuss i olika åldersgrupper. (Källa, Swebus 2017)

På frågan om varför man valde att inte använda bälte visade studierna att de tre huvudsakliga orsakerna var att det är bekvämare att sitta utan bälte, att man glömmer bort det och att man låter bli av gammal vana. Studierna visar också att omkring 90 procent av passagerarna känner till att det är krav på att använda bälte i bussen (Swebus, 2017).

Jämfört med studier om bältesanvändningen på bussar i upphandlad linjetrafik visar dessa tre studier att andelen som använder bälte på expressbussarna är mycket högre. Detta beror sannolikt på att bussarna dels är av klass III, det vill säga att det endast finns sittplatser på bussarna och att alla platser är utrustade med bälte, dels att resorna som genomförs med expressbussarna till stor del skiljer sig från annan upphandlad linjetrafik. Dessa resor är ofta längre och med endast ett fåtal stopp på vägen.

1.3.3 Observationer av bältesanvändning 2018

NTF Säker Trafik har under 2017 och 2018 genomfört två studier om bältesanvändning på bussar i den upphandlade linjetrafiken i Göteborg med omnejd. I den första studien gjordes observationer av bältesanvändning på 17



busslinjer inom den regionala kollektivtrafiken i och omkring Göteborg (Västrafik, 2017). Resultatet från denna studie visade att bältesanvändningen bland passagerarna varierade mellan de olika linjerna, se figur 3.

Figur 3. Andel obältade passagerare (Källa: Västrafik 2017)

I den andra studien kartlagdes och analyserades data från bältesmätningar på linjen Grön Express som är en del av den upphandlade linjetrafiken i Göteborgs län. Bussarna som användes på linjen Grön express var utrustade med bältespåminnare som genom bussens högtalarsystem påminde om att bälte skulle användas (Airosto, 2018).

Observationerna av bältesanvändning båda studierna gjordes genom så kallad medåkning där observatören åker med på bussen mellan förbestämda hållplatser och registrerar bältesanvändningen. Resultatet i den senare studien visar att ca 92 procent av förarna och ca 38 procent av passagerarna använde bälte (Airosto, 2018), jämfört med den första studien där endast 12 procent av passagerarna på Grön Express använde bälte.

Det finns dock två huvudsakliga problem med mätdatainsamlingen som ger en osäkerhet i resultatet. Det första problemet är att stående passagerare registrerades som obältade trots att det varken finns krav på eller möjlighet för dem att använda bälte. Det innebär att andelen passagerare som satt ned med bälte underskattas, jämfört med om endast bältade och obältade sittande passagerare hade tagits med i beräkningarna. Det andra problemet är att registrering gjordes av antalet passagerare som fanns i bussen samt antalet som använde bälte efter varje stopp som bussen gjorde. Passagerare dubbelräknades alltså om de åkte längre än mellan två stopp. Den här metoden kan orsaka både överskattningar och underskattningar av andelen bältade passagerare, beroende på antalet stående passagerare som fanns i bussen vid mättillfället.

Utöver dessa två stora problem framgår det inte heller av studien vilka typer av bussar som har valts att observeras. Man kan dock utgå ifrån att det är i huvudsak klass II bussar som tillåter både sittande och stående passagerare eftersom både sittande och stående passagerare observerades.

Vid en jämförelse med den första studien ser det initialt ut som att andelen passagerare som använder bälte har ökat, och att det skulle bero på att bältespåminnare har installerats. Tyvärr är det inte möjligt att dra slutsatser eller göra några jämförelser mellan dessa studier på grund av de tidigare nämnda metodologiska problemen.

1.4 Sociala normer och beteenden

För att öka säkerheten i bussar genom att få fler att använda bälte är det nödvändigt att förstå orsakerna till dagens beteende och eventuella hinder som finns för att

man ska uppnå ett önskat resultat, dvs. en hög andel busspassagerare som använder bälte.

Sociala normer har stor betydelse för vårt beteende och påverkar personer till att välja att utföra en handling eller inte, både i trafiken och i andra sammanhang. Det finns naturligtvis många orsaker till varför någon väljer att använda bälte eller inte. Det kan vara att man har en viss riskuppfattning och ser bälte som en trygghet. Det kan också vara "vanans makt" utifrån att man alltid har använt bälte. Valet kan också bero på förutsättningarna att använda bälte, om det är lätt att ta på sig, hur det fungerar ihop med vinterkläder och med medhavda väskor som kräver att väskorna hålls i handen med mera.

Om sociala normer kan ses som grunden till vad som uppfattas som ett accepterat beteende så finns det även andra faktorer som påverkar personens faktiska val. Här spelar personens värderingar en stor roll. Inom socialpsykologin resoneras man om att en persons attityd återspeglar värderingarna om ett beteende och inte om beteendet i sig. En persons attityder är relativt varaktiga men de kan förändras, även om vissa attityder är svårare att förändra än andra. Inom transportforskningen finns det få studier som undersökt hur attityder förändras över tid, men det finns indikationer på att även dessa är relativt stabila (Iversen, 2004).

För att ändra ett beteende med hjälp av författningar krävs att de utformas med syfte att förändra de sociala normerna. Reglerna måste förstås och accepteras och efterlevnaden måste övervakas. Detta betyder att när ett visst beteende behöver förändras, som att man inte använder bälte när man åker i buss, behöver det utredas vilka sociala normer som inverkar och hur dessa bäst kan påverkas för att få önskad förändring av beteendet.

Hur bältesanvändningen ska kunna ökas genom att förändra normer, värderingar, attityder med mera är inte denna utrednings syfte att beskriva. Utredningen vill dock föra fram sociala normers betydelse för bältesanvändningen.

2 Uppdraget

Uppdraget består av två delar där del ett handlar om att Transportstyrelsen ska revidera Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn. De reviderade föreskrifterna ska innehålla krav på att föraren, ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp ska informera passagerarna om skyldigheten att använda bälte i bussen.

Vidare ska Transportstyrelsen ta fram en vägledning till de som är ansvariga för att lämna bältesinformationen, så att de kan vidta lämpliga åtgärder för att passagerare som är under femton år ska använda [bil]bälte eller annan särskild skyddsanordning.

Redovisning av den första delen av uppdraget till Näringsdepartementet gjordes den 1 juni 2018 genom styrelsens föreskrifter (TSFS 2018:51⁴) om ändring av ovan nämnda föreskrifter. Vägledningen togs fram i form av allmänna råd i ovannämnda föreskrift.

I andra delen av uppdraget ska Transportstyrelsen utreda omfattningen av busspassagerares användande av bilbälte eller annan skyddsanordning i syfte att föreslå åtgärder för att öka trafiksäkerheten. I uppdraget ingår att analysera hur information om användande av bilbälte i buss ges i dag och hur informationen om och förståelsen av vikten av att använda bälte eller särskild skyddsanordning kan stärkas. I uppdraget ingår att undersöka passagerares incitament att använda bälte eller skyddsanordning.

I uppdraget ingår dessutom att kartlägga tekniska lösningar som kan bidra till ett ökat användande av bälte eller annan skyddsanordning och analysera huruvida krav bör ställas på att sådana lösningar ska användas. Transportstyrelsen ska också göra en bedömning av huruvida informationsinsatser om säkerhetsbälte i buss kan vara lämpliga att genomföra.

2.1 Syfte

Syftet med utredningen är att ta fram förslag på åtgärder för att öka bussresenärers bältesanvändning. För att göra detta kommer utredningen att undersöka omfattningen av bältesanvändning och vilka hinder som finns samt kartlägga möjliga tekniska lösningar som kan öka bältesanvändningen.

Uppdraget ska slutredovisas den 28 december 2018.

⁴ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:51) om ändring i styrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn

3 Metod

För att besvara frågeställningarna i uppdraget har flera delstudier genomförts.

Transportstyrelsen gav Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i uppdrag att genomföra tre delstudier; en fältstudie för mätning av bältesanvändning, en intervjustudie med fokusgrupper och en webbenkät om incitament att använda bälte.

Transportstyrelsen har genomfört studier för att undersöka vilka initiativ bussbranschen har tagit för att öka bältesanvändningen bland sina passagerare, samt en kartläggning av fordonsbaserade tekniska lösningar.

3.1 Avgränsningar

Delredovisning av första delen av uppdraget gjordes den 1 juni 2018 då också Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:51) om ändring i styrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn beslutades.

4 Sammanfattning av resultat från delstudierna

4.1 Observationsstudie av bältesanvändning

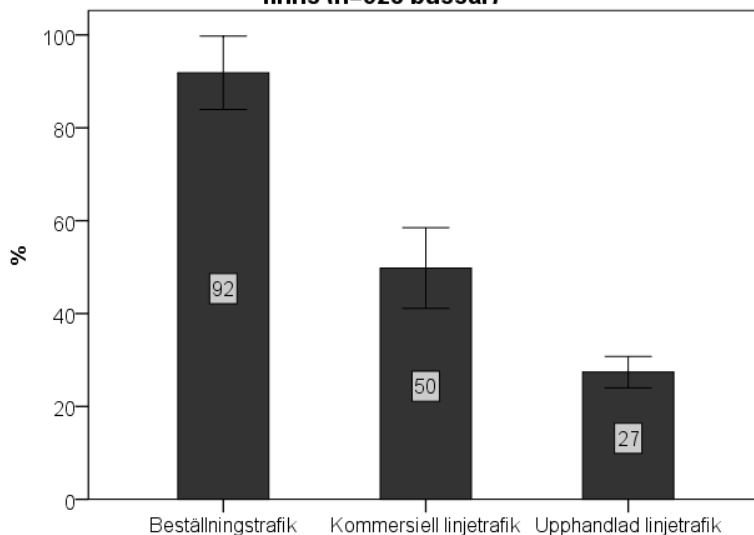
Den första av de tre delstudier som VTI har genomfört på uppdrag av Transportstyrelsen var en observationsstudie av bältesanvändning på bussresor i upphandlad- och kommersiell linjetrafik samt för beställningstrafik. Nedan återges en sammanfattning av studien. De resultat som redovisas är samtliga från Anund et al. (2018).

Inom den upphandlade linjetrafiken finns både så kallad landsvägsbuss och expressbuss. Landsvägsbussarna har flera hållplatser mellan och i tätorterna medan expressbussarna vanligtvis endast går mellan två orter med få eller inga mellanliggande hållplatser. För den kommersiella linjetrafiken innefattas resor mellan storstäder med få hållplatser samt till och från flygplatser. Beställningstrafik är busstrafik som inte är linjelagd och som i regel genomförs på beställning av företag och organisationer, exempelvis turistresor och chartertrafik.

Totalt ingick observationer av 328 bussar av klass II eller III som var utrustade med bälten i analysen. Av dessa 328 observationer var 14 observationer på bussar i beställningstrafik, 62 på bussar i kommersiell linjetrafik och 252 på bussar i upphandlad linjetrafik. I dessa bussar färdades sammanlagt 4709 passagerare.

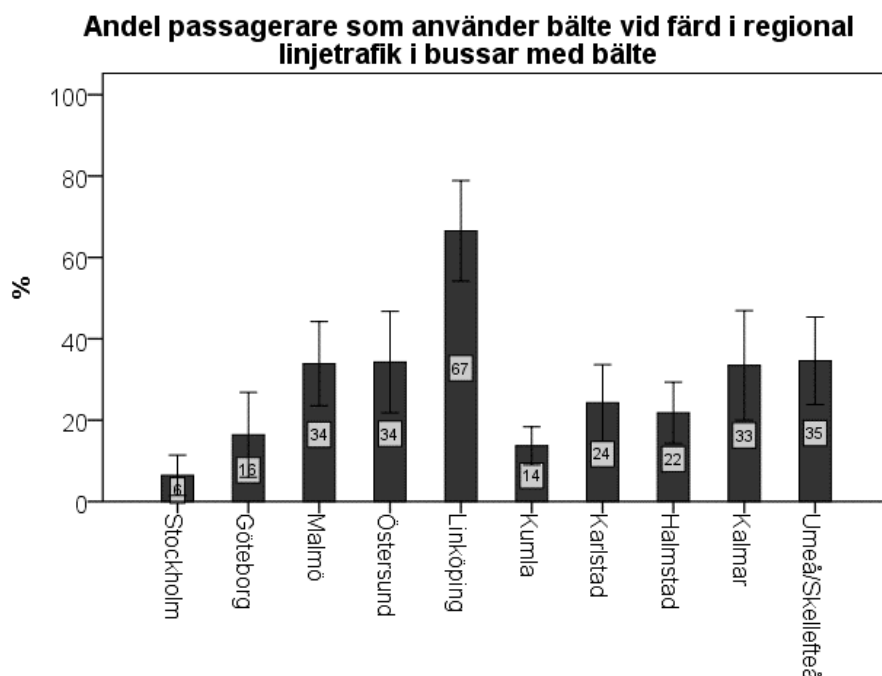
Undersökningen visar att i genomsnitt 34 procent av alla observerade passagerare var bältade. Flest bältesanvändare observerades i beställningstrafiken (92 procent) och lägst användning observerades i upphandlad linjetrafik (27 procent), se figur 4.

Andel passagerare som använder bälte vid färd i buss där bälte finns (n=328 bussar)



Figur 4 Bältesanvändning fördelat på beställningstrafik, kommersiell linjetrafik och upphandlad linjetrafik. Felstaplarna visar 95 procentigt konfidensintervall.

Observationerna av bältesanvändning vid resor med upphandlad linjetrafik gjordes på tio orter och resultaten visar på stora skillnader mellan orterna, se figur 5. Orsaken till skillnaderna är okänd.



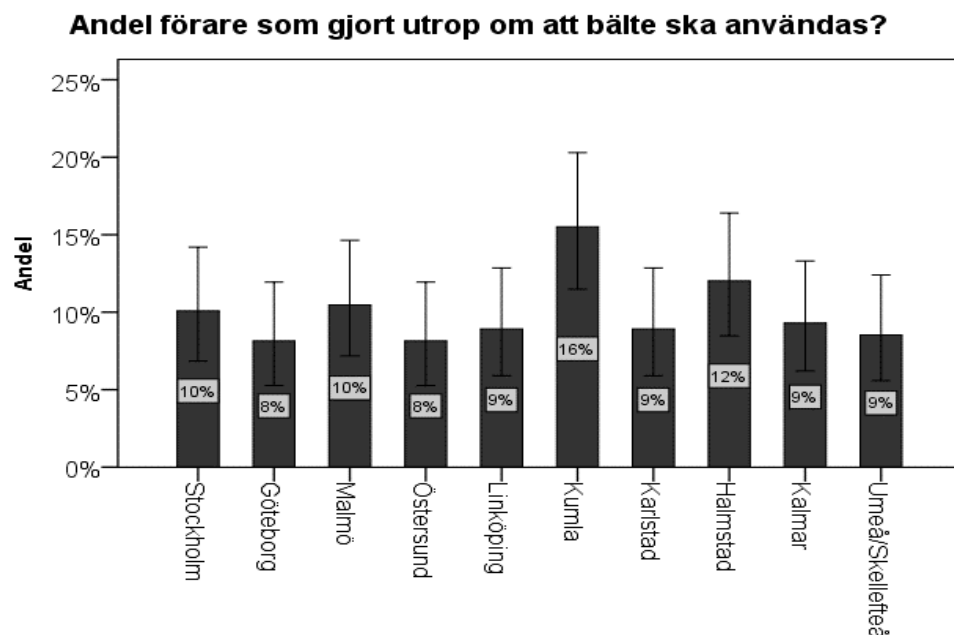
Figur 5. Bältesanvändning i upphandlad linjetrafik fördelat på de 10 observationsorterna. Felstaplar visar 95 procentigt konfidensintervall.

Observationer av förarens bältesanvändning visar att förare i beställningstrafiken alltid använde bälte (100 procent) och att lägst bältesanvändning bland förare observerades för kommersiell linjetrafik (79 procent), tabell 1. Observationer av utrop om bältesanvändning visar att utrop gjordes i 86 procent av beställningstrafiken men endast 19 procent i upphandlad linjetrafik, tabell 1.

Tabell 1 Andel förare som använde bälte och som gjorde utrop om bältesanvändning till passagerare.

	Beställnings trafik	Kommersiell linjetrafik	Upphandlad linjetrafik
Andel förare som använder bälte	100 %	79 %	85 %
Andel förare som gjort utrop om bältesanvändning	86 %	61 %	19 %

När det gäller förarens bältesanvändning i upphandlad linjetrafik med bussar som var utrustade med bälte var det framförallt i de större städerna som Stockholm (38 procent), Malmö (63 procent), Göteborg (76 procent) som användande graden var låg. I övriga orter var den på 90 procent eller högre. Det var även skillnader mellan orterna när det gäller hur ofta utrop skedde, se figur 6.



Figur 6. Förares utrop om bältesanvändning under resor med upphandlad linjetrafik på de tio observationsorterna. Felstaplar visar 95 procentigt konfidensintervall.

4.2 Intervjustudie – incitament för bältesanvändning

Den andra av de tre delstudier som VTI har genomfört var fokusgruppsdiskussioner i syfte att belysa omfattningen av bältesanvändningen i dag samt omfattningen av utrop av information om att bälte ska användas. Nedan återges de slutsatser och rekommendationer som framkom i studien. De resultat som redovisas är samtliga från Anund et al. (2018).

Resultatet från intervjustudien tyder på att beslutet att använda bälte eller inte ofta är högst personligt. Faktorer som ålder, erfarenhet av säkert bussåkande, på vilken typ av väg man färdas, vilken tid och hur säkerhet betraktas rent allmänt spelar roll. Bland barn finns en stark norm av bältesanvändning som bekräftas av bussförare, föräldrar och andra vuxna, men som förändras när barnen blir äldre.

Att använda bälte är mer etablerat i beställningstrafik och i kommersiell kollektivtrafik. Här sker resor ofta under längre tid, med färre stopp och på vägar med högre hastighet. Även om observationerna visar att användandegraden är hög för framförallt i beställningstrafiken bör det noteras att passagerare själva säger att de ofta tar av sig bältet när de rest en längre tid eller när de vill sova.

Resultaten visar också att normen att använda bälte förändras i tonåren, men är även kopplad till att man får signaler från sin omgivning som stöder den egna uppfattningen om att bälte inte behövs. Dessa signaler kan vara från vuxna i ens närhet som inte påtalar att bälte ska användas, eller inte använder det själv, eller att bältena i bussarna kan vara dåligt underhållna. Här är grupper som förare, lärare och andra medföljande viktiga.

En anledning till att inte ta på bälte på kortare resor kan vara att det är ont om tid att ta på och av bältet eller att rädsla att inte hinna få av sig det i tid. Det kan även bero på att korta resor företrädesvis sker i miljöer som uppfattas som mer säkra och därmed är motivet mindre tydligt. Vidare handlar det om att utrop i stort sett aldrig görs på kortare resor.

Ett ökat bältesanvändande är starkt kopplat till sittplatsen och bältets funktion och hygien. Bälten som upplevs för korta, ofräscha eller svåra att ta på vara en orsak till att de i stor grad inte används, men även vara en signal att de inte är så viktiga. Systematisk rengöring och kontroll av sittplatser och bälten rekommenderas därför.

En slutsats från studien är att reglerna inte upplevs som tydliga för alla. Det behövs informationsinsatser som tydliggör vad som är förarens uppgift avseende såväl information som kontroll. Den samlade bilden är att reglerna har begränsad effekt om de inte följs upp och att bristen på regel efterlevnad kan leda till böter.

Det uppfattas av de intervjuade som att de signaler som ges om vikten att använda bälte är inkonsekventa. Ett tydligt exempel som framkommer är att ena gången få stå i bussen under en resa och nästa gång vid resa på samma sträcka få sitta ner med krav på att vara bältad. Eller att den som sitter ner är tvungen att använda bälte samtidigt som passagerare får stå i bussen. Detta urholkar passagerarnas förståelse av vikten av bälte och deras acceptans för bälteskrav. Krav på bälte i buss med bältesförsedda sittplatser i stadsmiljö med låg fart är inte lätt att acceptera, särskilt inte om det vid nästa resa är tillåtet att stå när bussen går i 70 km/tim eller till och med högre. Här föreslås en översyn av regelverket. Förslagsvis bör bälteskravet vara kopplat till hastighetsgräns på sträckan bussen som kör, och krav på sittplats bör medfölja hastighetsgränsen.

För vuxna med barn samt för barn och unga är det en stress att hinna få på sig bälte, men även att hinna ta av sig bälte på korta sträckor. Förare är stressade och passagerare, i synnerhet barn och unga, vågar inte be om hjälp vid fastspänning och lossning. Detta gör att några avstår från att ta på sig bälte om de förväntar sig att bli stressade.

Bättre stöd till förare är en förutsättning om de ska kunna ansvara för att passagerare under 15 år använder bälte. Även om föraren är tydlig i vad som gäller vid start innebär inte det att han eller hon har möjlighet att kontrollera att bältet används under färd.

4.3 Webbenkät – incitament för bältesanvändning

Den tredje och sista delstudien som VTI har genomfört var en webbenkätstudie för att belysa omfattningen av bältesanvändningen i dag och av information om att bälte ska användas samt för att förstå resenärernas incitament att använda bälte. Totalt 1 737 personer har lämnat fullständiga svar och ytterligare 397 har besvarat vissa av frågorna. De resultat som redovisas är samtliga från Anund et al. (2018).

Av de som svarat var det 56 procent som uppgav att de ofta åker med upphandlad linjetrafik, 6 procent som ofta åker med kommersiell linjetrafik och 3 procent som ofta åker med beställningstrafik. En fråga ställdes om de vid den senaste resan med upphandlad linjetrafik, kommersiell linjetrafik eller beställningstrafik hade använt bälte. I upphandlad linjetrafik var det 31 procent som svarade att de hade använt bälte, i kommersiell linjetrafik var det 37 procent och i beställningstrafik var det 44 procent. För de två senare var det många som inte minns (24 procent respektive 26 procent). På frågan om vad huvudorsaken är att inte använda bälte i upphandlad linjetrafik så var det vanligaste svaret att det inte är någon annan som gör det eller det är obekvämt”.

4.4 Kartläggning - Information om bälteskrav på buss

Transportstyrelsen har genomfört en kartläggning om hur information om bälteskrav ges i bussar i dag och hur förståelsen om vikten av att använda bältet kan stärkas.

4.4.1 Metod

Länstrafikbolag och bussföretag har via e-post och genom telefonintervjuer fått frågan om hur information om bältesanvändning ges på deras bussar i dag. Det har även tagits hänsyn till några övriga reflektioner och synpunkter som framkommit under intervjuerna.

Länstrafikbolagen har fått befogenheter för rätten att upphandla trafik tilldelade till sig från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, som är ansvariga för kollektivtrafiken inom respektive län. Busstrafik upphandlas i regel inklusive både fordon och förare. Det finns också länstrafikbolag som istället för att upphandla bedriver trafiken i egen regi.

Bussföretagen i undersökningen tillhandahåller busstransporttjänster som utförare i kollektivtrafiken eller så verkar de på marknaden för beställningstrafik. Några av företagen har verksamhet inom både kollektivtrafik och beställningstrafik. Kollektivtrafiken kan till exempel bestå av linjetrafik eller anropsstyrd trafik och den kan vara både lokal och regional. Den beställningstrafik som företagen i undersökningen utför består främst av långfärdstransporter såsom exempelvis turistresor.

4.4.2 Sammanfattning av resultat

Svar har inkommit från fyra av sex kontaktade länstrafikbolag och fyra av fem kontaktade bussföretag. Av de fyra länstrafikbolagen bedriver ett busstransporterna i egen regi, de övriga tre bolagen upphandlar tjänsterna. Ett av bussföretagen som inkommit med svar arbetar med kollektivtrafik och övriga tre bedriver verksamhet inom beställningstrafik för längre transporter.

Det påpekas av både länstrafikbolag och bussföretag inom kollektivtrafik att det är avtalen mellan länstrafikbolaget och bussföretaget som till största delen styr hur information om bältesanvändning ska delges passagerarna. Informationsåtgärder utöver kraven i avtalet verkar inte prioriteras inom kollektivtrafiken.

Flera av länstrafikbolagen använder krav från dokumenten ”Buss 2014” eller ”Buss 2010” i sina avtal med bussföretagen. Dessa branschgemensamma funktionskrav på bussar har tagits fram av Svensk kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag. Dokumentet beskriver de funktionskrav som branschen har enats om som är av intresse för resenären och som går utöver gällande lagstiftning. Syftet är att de branschgemensamma rekommendationerna ska användas som en standard vid upphandlingar av busstrafik i Sverige. ”Buss 2014” ställer krav på audio-visuell bältespåminnare medan ”Buss 2010” innefattar endast krav på audiell bältespåminnare. Systemen ska fungera som en generell information med återkommande påminnelser och ska alltså inte jämföras med bältespåminnarsystem i personbilar.

Det finns även länstrafikbolag som inte avtalar om de branschgemensamma kraven utan hänvisar till de författningsreglerade kraven om bältesinformation som lägsta godtagbara kravnivå.

När det gäller hur avtal följs upp har sådana frågor inte tagits upp specifikt under intervjuerna i denna undersökning men det har framgått under intervjuerna att uppföljning av avtalskraven görs på olika sätt av länstrafikbolagen. Ett av de kontaktade bolagen följer exempelvis upp avtalskraven, inklusive kraven på informationsutrustning för bältespåminnelse, på 10 procent av bussbeståndet varje år.

Det framgår av svaren från aktörerna inom kollektivtrafiken att alla har väl synliga skyltar om bältespåminnelse i bussarna, vissa använder belysta skyltar medan andra har dekaler. Ett av bussföretagen använder infotainmentsystem på sina linjelagda bussar, medan ett annat företag använder sig av förarutrop. Flera av aktörerna anser att manuella förarutrop är svåra att få att fungera fullt ut på alla bussar och under alla resor. Det framkommer också farhågor om att passagerarna kan uppleva automatiska ljudmeddelanden som tjatiga och enformiga, vilket skulle kunna innebära att effekten avtar med tiden.

Det framkommer också att ett av de intervjuade bussföretagen ger instruktioner till föraren om att bussen aldrig ska köras snabbare än 70 km/tim när passagerare står i bussen.

Enligt studien är det vanligast inom beställningstrafiken att information om bältesanvändning görs muntligt av förare eller reseledare vid avfärd samt när nya passagerare stiger på. Ett av de kontaktade bussföretagen använder sig av förinspelade meddelanden i de fall föraren har svårt att kommunicera, exempelvis vid internationella transporter då meddelandet ska ges på flera olika språk. Några av förarna kontrollerar även bältesanvändningen okulärt vid avgång. Dekaler och skyltar om bältespåminnelse är uppsatta i några av bussarna. Ett företag nämner att enligt kundundersökningar använder över 90 procent av deras passagerare bälte i bussen.

4.4.3 Slutsatser

Studierna visar att säkerhetsfrågor, till exempel bältesanvändning, är viktiga när det gäller transporter med långfärdsbussar i beställningstrafik. På längre resor inom beställningstrafiken, med få stopp och få av- och påstigningar, tar föraren ett stort ansvar för att passagerarna ska använda bälte. På kortare resor i kollektivtrafik, med många stopp och stor omsättning av passagerare, används automatiska infosystem och skyltar mer.

Inom kollektivtrafiken anses avtalen mellan kollektivtrafikmyndigheter och utförande bussföretag vara det viktigaste styrmedlet för hur, och i vilken omfattning, information om bältesanvändning ska ske utöver vad lagstiftningen kräver. Informationsmetoder och informationens innehåll utvecklas dessutom sällan under kollektivtrafikens avtalsperiod.

4.5 Kartläggning av tekniska system

Transportstyrelsen har genomfört en kartläggning av tekniska lösningar som finns för att öka bältesanvändningen i bussar. Vid sidan av exempelvis bältespåminnare finns andra tekniska lösningar som kan bidra till ökad säkerhet i buss. En kortare genomgång görs här av relevanta system som finns eller är på väg in på marknaden, antingen på frivillig basis eller på grund av regelkrav inom ramen för det harmoniserade typgodkännandesystemet för fordon på den europeiska marknaden.

EU-kommissionen har under 2018 lagt fram förslag till en ny förordning (EU) nr 2018/0145⁵ som gäller krav för typgodkännande av motorfordons allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter och som

⁵ COM (2018) 286: Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av förordning (EU) 2018/... och om upphävande av förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009

kommer att ersätta förordningarna (EG) nr 78/2009⁶, (EG) nr 79/2009⁷ och (EG) nr 661/2009⁸. I förslaget finns det krav på bland annat fordonsbaserade förarstödsystem för att öka trafiksäkerheten.

4.5.1 Metod

I kartläggningen görs en uppdelning i passiva och aktiva system utifrån vad som är systemets funktion och vad det är avsett bidra med angående säkerhet. Ett *passivt system* bidrar till att skydda personerna i fordonet när olyckan väl är ett faktum (bälten, krockkuddar etc.) medan *ett aktivt system* (antisladdsystem, nödbromssystem, varningssystem för fil-avvikelse, etc.) i huvudsak är utformat för att undvika att olyckan alls sker.

4.5.2 Sammanfattning av resultat

Passiva system

Aktiva *bältespåminnare* i form av ljud och vibrationer, är vanliga för framförallt personbilar (Van Houten, Malenfant, Reagan, Sifrit & Compton, 2010). Dessa lösningar är dock mindre vanligt förekommande på bussar. Dessa system bygger på passageraravkänning, det vill säga att systemet identifierar när någon sitter på platsen via en sensor i sätet, som i sin tur är kopplad till bälteslåset. I praktiken innebär det att om bälteslåset inte aktiveras på en plats där sätet används informeras föraren om att någon i bilen inte använder bältet. Informationen sker i ett första skede visuellt och i ett andra skede via upprepade ljudsignaler.

Utvärderingar av bältespåminnare har endast gjorts för personbilar, och där har de visat sig spela en stor roll för att öka användningen av bälte. I den årliga utvärderingen av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige, som Trafikverket genomför, är bedömningen att 95 procent av personbilarna på våra svenska vägar kommer att vara utrustade med bältespåminnare år 2020 (Trafikverket, 2017).

Bältespåminnare har sedan 2003 introducerats successivt i nya personbilar i form av frivillig installation av respektive biltillverkare. Frivilligheten har övergått i EU-harmoniserade krav, något som innebär att nya personbilar och lätta lastbilar som godkänns för att säljas på den europeiska marknaden sedan 2014 ska vara utrustade med bältespåminnare på förarplatsen (ECE-reglemente 16, ändringserie 05).

Regelverket har sedan dess skärpts ytterligare. Det innebär att bältespåminnare i princip kommer att bli obligatoriskt på samtliga platser, inklusive baksätet, i personbilar och i lätta lastbilar från och med 2021 (ECE-reglemente 16, ändringsserie 07).

⁶ Kommissionens förordning (EG) 78/2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter.

⁷ Kommissionens förordning (EG) 79/2009 om typgodkännande av välgasdrivna motorfordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG.

⁸ Kommissionens förordning (EG) 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon.

Aktiva system för bältespåminnare känner av om bältet används och informerar föraren genom en visuell indikator, display, eller audiell varning. Det finns inte krav på att systemet ska känna av om det sitter en person på sätet. Detta beror i huvudsak på att kraven på systemen är framtagna för att användas i personbilar och lastbilar där föraren lätt kan se om det sitter en passagerare på sittplatsen. Däremot finns det system som är installerade i personbilar som även känner av om en person sitter på platsen, men dessa går då utöver kraven i ECE-reglemente 16. Om ett aktivt bältespåminnersystem ska användas i bussar kan frågan om huruvida systemen dessutom måste känna av om en passagerare sitter på platsen eller om nuvarande krav på systemen är tillräckliga behöva utredas vidare.

Även nya gränssnitt för att kunna ge föraren nödvändig information på ett sätt som är lättöverskådligt samt inte har en negativ effekt på föraren eller dennes uppgift att framföra bussen kan komma att behöva utvecklas.

Aktiva system

Avancerade nödbromssystem – AEBs

Sedan 2014 ska alla nya typer av bussar i klass B eller klass III, det vill säga bussar som är utformade endast för sittande passagerare, vara utrustade med ett automatiskt nödbromssystem.⁹ Systemet ska identifiera när det finns risk för kollision med ett framförvarande fordon i samma körfält som har en lägre hastighet, bromsar eller står stilla. När systemet identifierat en risk ska en varning ske och först efter detta sker en nödbromsningsfas i form av en kraftig inbromsning. Diskussioner pågår i den internationella arbetsgruppen¹⁰ inom UNECE¹¹ som ansvarar för tekniska krav på bussar om krav på att nödbromssystem ska finnas även för andra typer av bussar. I detta arbete ingår att utvärdera om och på vilket sätt nödbromssystemen har bidragit till ökad trafiksäkerhet.

Varningssystem vid filavvikelse (Lane Departure Warning System, LDWS)

Bussar ska sedan 2012¹² vara utrustade med ett system som varnar föraren vid avvikelser ur körfält. LDWS systemen är konstruerade så att de varnar föraren när höger framhjul på bussen passerat kantlinjen.

Kommande aktiva system

Som det tidigare har nämnts föreslår EU-kommissionen att vissa tekniska system ska bli obligatoriska för fordon som är typgodkända. Bland de föreslagna systemen finns övervakning av förarens uppmärksamhet samt varningssystem för distraktion. Dessa system kommer sannolikt att samverka så att det för föraren upplevs som ett

⁹ Se UN Regulation NO.131 samt Kommissionens förordning (EU) nr 347/2012 av den 16 april om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller krav för typgodkännande av vissa kategorier av motorfordon avseende avancerade nödbromssystem.

¹⁰ Working Party on General Safety Provisions (GRSG)

¹¹ United Nations Economic Commission for Europe

¹² Kommissionens förordning (EG) 351/2012 av den 23 april 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller krav för typgodkännande avseende installation av varningssystem vid avvikelser ur körfält i motorfordon

och samma system som övervakar och varnar. Systemen fungerar genom att de med hjälp av kameror analyserar förarens ögon och huvudrörelser och därigenom avgör om föraren är distraherad från vägen och ger då en varningssignal till föraren. Det finns även möjligheter att dessa system kan detektera trötthet hos föraren, men det är inte preciserat i kraven på övervakningssystemen.

5 Diskussion

I detta avsnitt diskuteras resultaten från Transportstyrelsens studier och resultatet från studierna som VTI genomfört för Transportstyrelsens räkning inom ramen av detta regeringsuppdrag, se bilaga.

5.1 Omfattning av bältesanvändning

I observationsstudien om bältesanvändning (Anund et al., 2018) framkommer det att för bussresor med beställningstrafik att bältesanvändningen är relativt god där 92 procent av passagerarna anger att de använder bältet. Kommersiell- och upphandlad linjetrafik har betydligt lägre andel passagerare som använder bälte med 50 procent respektive 27 procent. Det är svårt att avgöra varför det är en så stor skillnad mellan de olika typerna av bussresor. En del kan förklaras av att vid beställningsresor och till viss mån vid resor med kommersiell kollektivtrafik är ofta restiden längre än vid resor med den upphandlade kollektivtrafiken. Vid kortare resor tenderar passagerare att inte prioritera bältet vilket kan bero på att de känner sig stressade att hinna knäppa loss bältet vid avstigning. Det kan också bero på att beställningstrafik oftare går på större vägar med högre hastigheter där passagerare själva anser det viktigt att ha bälte. Även huruvida om bussföraren informerar om bältesanvändning eller ej har betydelse.

Det är samtidigt viktigt att komma ihåg att olika metoder användes för mätningarna av bältesanvändningen på den upphandlade- och på den kommersiella linjetrafiken och beställningstrafiken. Resultatet av studien av bältesanvändningen i kommersiell linjetrafik och beställningstrafik har ett högre mått av osäkerhet än i upphandlad linjetrafik. För den kommersiella linjetrafiken och beställningstrafiken fick passagerarna frågan om bältesanvändning när de steg av bussen medan observationer gjordes för den upphandlade linjetrafiken. Det finns å ena sidan en risk att passagerarna på den kommersiella linjetrafiken och beställningstrafiken har svarat ja trots att de inte använt bältet på hela resan utan endast delar av den. Det går inte att uttala sig om hur stor denna risk är men resultatet kan vara överskattat till följd av detta. Resultatet från den upphandlade linjetrafiken kan å andra sidan vara något underskattat på grund av svårigheter att se om en person har satt på sig bältet eller inte. Här görs dock bedömningen att det endast kan röra sig om ett fåtal tillfällen då väskor och kläder kan ha skymt 2-punktsbälten som användes, och det bör inte ha en signifikant påverkan på resultatet.

Men även om hänsyn tas till dessa skillnader i mätmetoder och eventuella över- respektive underskattningar framgår det att det är stor skillnad i bältesanvändning mellan de olika typerna av bussresorna.

Även om bältesanvändningen enligt observationsstudien var hög för beställningstrafiken visar samtidigt resultaten från fokusgrupperna att passagerare ibland tar av sig bältet under färd. Detta förekommer framförallt vid längre resor och på natten. Studier visar att det är vanligare med olyckor med allvarliga skador

och dödade under nattetid (Feng, Li, Ci, & Zhang, 2016) vilket till viss del sannolikt har att göra med att bälten inte används i lika hög utsträckning som vid resor på dagen, samt att föraren oftare kör i uttröttat tillstånd, vilket är ger en högre risk att en olycka ska inträffa.

5.2 Incitament för bältesanvändning

Fokusgruppsintervjuerna visar att automatiserade utrop i högtalare och på displayer bör underlätta för att sprida informationen. Att förare påtalar att bälte ska användas har visat sig vara positivt när det gäller skolbarns användande (Mehta & Lou, 2013). I fokusgruppsintervjuerna framkommer att hur informationen förmedlas snarare än vad som sägs har störst betydelse för om passagerarna kommer att lyssna.

Tidigare studier, (Stave et al., 2017) har visat att busschaufförens beteende är betydelsefull och påverkar resans upplevelse på flera sätt. Chaufförens handlande kan vara normgivande och därför behöver chaufförens inställning till både sin egen och passagerarnas bältesanvändning säkerställas. Om föraren inte använder bälte själv eller inte säger till att bältet ska användas visar detta i handling att det inte är viktigt.

Det som kan vara svårare att påverka är de argument som handlar om att bältet inte upplevs som viktig ur säkerhetssynpunkt vid resor med linjetrafik. Orsakerna till detta är flera. I observationsstudien framgick det att den lägsta andelen passagerare som använde bälte fanns inom den upphandlade linjetrafiken i storstadsregionerna. Det var även där som hade de lägsta andelarna utrop samt att bältesanvändningen hos förarna var låga. Det är sannolikt att en ökning av bältesanvändningen skulle ske om dels utrop skedde regelbundet samt att förarna i högre grad använde bältet själva och gav en tydlig signal till passagerarna om att bältet är viktigt att använda.

Som redan noterats och som framkommit i intervjuerna är bältesanvändning vid resor i buss mer normalt för yngre barn än för ungdomar och vuxna. En förklaring till att barnen slutar använda bälte när de blir äldre, och som lyfts fram i fokusgrupperna, är en vilja att visa sig tuff inför andra i det sociala samspelet.

En annan förklaring är att de vuxna börjar släppa taget om de unga, som förväntas klara sig själva i större utsträckning och behöva mindre övervakning. Även regelverket om att föraren eller annan ombordpersonal är ansvariga för bältesanvändning för barn under 15 år ger signaler som kan påverka uppfattningen att användningen av bälte inte längre är lika viktigt efter att barnen fyllt 15 år. Till detta kommer att föräldrarna inte i lika stor utsträckning upplevs argumentera med de äldre barnen om vikten av bälte, och inte heller alltid själva använder det, vilket bekräftar ungdomars uppfattning om att det inte är så viktigt. Det finns också delar i intervjuerna som vittnar om att de äldre barnen slutar använda bälte i takt med att de får mer erfarenhet av säkert bussåkande och därmed blir alltmer övertygade om att de är säkra ombord. På sätt och vis får de rätt eftersom den statistik som finns

tillgänglig tydligt visar att det generellt sett är mycket säkert att resa med buss. En av slutsatserna från intervjustudien är att om orsaken och nyttan till bälteskrav blir tydlig för alla finns en större chans att bälte användes.

I samtliga intervjuer framkommer det att några anledningar till att man inte använder bältet är att man inte vill sitta fast, att bältet gör ont eller är ofräscht. För barn kan det även handla om att stolar och bälten inte är anpassade för dem; de når inte ner, bältets diagonalband hamnar fel över kroppen etcetera. Det finns även storväxta personer som beskriver problem med att bältet är för kort för att kunna användas.

I flera av grupperna upplever man att bältet gör att man kommer för nära den som sitter bredvid och när man ska hitta bälteslåset tvingas man ibland att interagera med andra, något man helst inte vill. Barn ger uttryck för att detta kan vara riktigt jobbigt. Studier pågår internationellt för att ta fram riktlinjer för hur bälten i buss bäst ska utformas med utgångspunkt i ECE reglemente 14 och med syftet att hitta en metod för typgodkännande (Hernan & Fernando, 2018). Här bör man med fördel framhålla vikten av att ta vara på passagerarnas erfarenheter och önskemål.

En annan faktor som har stor betydelse är komforten och skicket på bussen. Åtgärder som att kontinuerligt tvätta bälten och säten, samt att kontrollera bältets funktion har sannolikt effekt på användandet. Det kan även ge en positiv förstärkning av normen att bälte ska användas i och med att man i handling visar att man anser det vara en viktig fråga. I samtalen framkommer att bussar i beställningstrafik, men även bussar i kommersiell linjetrafik upplevs ha bättre standard än bussar i upphandlad linjetrafik och att det inte i lika stor grad upplevs som obekväma och ofräscha.

En studie av sjukhusrapporterade olyckor (Wretstrand, Holmberg and Berntman, 2014) visade att i resor med buss i tätort är det oftast ombord på bussen som passagerare skadas (66 procent), och den vanligaste orsaken är fall i samband med hårda accelerationer och inbromsningar (85 procent). Åtgärder som att planera för mer tid vid hållplatserna så att passagerare kan hinna sätta sig och ta på sig bältet kan då förväntas bidra till färre fallolyckor. Ett sätt för företagen att arbeta proaktivt med säkerhetsfrågor vore att använda sig av incident- och tillbudsrapporteringssystem för att på ett strukturerat sätt dokumentera händelser och ta fram handlingsplaner.

Resultatet från intervjustudien visar på en inkonsekvens av hur tillgång till bälte erbjuds, samt hur krav på bältesanvändning förmedlas, som bidrar till en upplevelse av att bälte inte ses som en viktigt. Passagerare upplever att på återkommande resor, exempelvis vid arbetspendling, används bussar som ibland har och ibland inte har bälten, på samma sträckor. Vissa förare har bälte och andra har det inte, några förare gör utrop om att bälte ska sättas på och andra gör det inte. Den sociala normen för bältesanvändning i buss samt den upplevda säkerheten som

bussresandet innebär med relativt väldigt få allvarliga olyckor har stor betydelse för hur kraven på bältesanvändning uppfattas och efterlevs. De i sammanhangen inkonsekventa signaler om betydelsen av att använda bältet som dagens regelverk ger har således en avgörande betydelse för bältesanvändningen i bussar

I intervjustudien framkommer flera förslag från intervjupersonerna om att vikten av att använda bälte behöver förmedlas bättre. Bland förslagen finns åtgärder om att bussbolagen måste säkra att det finns sittplats med bälte till alla passagerare på bussar som går i upphandlad linjetrafik, att alla bussar bör installera bältespåminnare till förare och passagerare samt att utrop görs automatiskt. Ett annat förslag är att i regelverket tydligare definiera när det ska finnas bälten och när de ska användas.

I intervjuerna framkommer också att passagerares bältesanvändning kanske ska, eller snarare bör, kopplas till hastighetsgränser och att det är då utrop, eller förinspelat meddelande, om bältesanvändning ska göras. Ett förslag från de intervjuade är att bussar som kör på en väg med hastighetsgränsen 70 km/tim eller mer ska vara utrustade med bälte på alla platser, ha bältespåminnare och inte tillåta stående passagerare.

Eftersom den största nyttan med bälte i buss är att undvika att kastas runt i bussen eller kastas ut ur bussen om den välter bör valet av hastighetsgräns noga utredas (Albertsson et al., 2006).

5.2.1 Ansvar

I intervjustudien framkommer det att reglerna om vem som har ansvaret för att passagerare ska använda bälte uppfattas som otydliga. Regelverket säger att alla ska ha bälte om det finns, men det är endast för de som är under 15 år som det är någon annans ansvar att det faktiskt används. Detta genom att föraren, ledsagare, ledare eller annan ombordpersonal som följer med på bussen ska kontrollera bältesanvändningen för barn under 15 år. Förarna själva är osäkra på vad som är deras uppgift, att bara informera eller även se till att bältet används.

I detta avseende har Transportstyrelsen uppdaterat sina föreskrifter (TSFS 2014:51) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn. Där rekommenderar Transportstyrelsen att bussföretagen tar fram rutiner med lämpliga åtgärder så att barn under 15 år använder bältet. Detta ger i sin tur föraren en hjälp i hur han eller hon ska agera. Vidare rekommenderar Transportstyrelsen att, ledsagare, ledare eller annan ombordpersonal som följer med på bussen ska föra en dialog tillsammans med föraren om lämpliga åtgärder för att alla ska använda bälte under hela resan.

Däremot kanske det inte räcker med att förtydliga reglerna – det kan även behöva finnas en praktisk möjlighet för förarna att kunna kontrollera om bältet är på exempelvis genom aktiva system för bältespåminnare. Detta då reglerna inte enbart gäller vid avfärd utan kontinuerligt under hela resan.

Att ha regler utan att följa upp dem, eller utan att straff kan dömas ut när de inte efterlevs innebär att effekten av reglerna blir mindre. När det gäller bälte i buss är kontroller och böter något som föreslås av flera i intervjustudien.

5.3 Utrop och information om bältesanvändning

I observationsstudien noterades huruvida föraren informerat om att bälte ska användas. En fråga om utrop ställdes även i webbenkäten. Resultaten skiljer sig markant mellan observationsstudien och webbenkäten. I observationsstudien framgick det att för beställningstrafiken var det 86 procent av förarna som informerade om bälte, i kommersiell linjetrafik var det 61 procent och i upphandlad linjetrafik 19 procent. Motsvarande siffror enligt webbenkäten var 34 procent för beställningstrafiken, 21 procent för kommersiell linjetrafik och 9 procent för upphandlad linjetrafik.

För de passagerare som inte vet att det är krav på bältesanvändning eller är motiverade av säkerhetsskäl är det helt avgörande att de får information om detta. Transportstyrelsen har under sommaren och hösten genomfört informationskampanjer om att bälte ska användas när man åker buss. Kampanjerna har bedrivits på sociala medier och möjliggjort för allmänheten att få svar på frågor ställda till myndigheten om regelverket.

Det är även viktigt att utrop i bussar görs regelbundet eftersom det kommer ombord nya passagerare hela tiden. För detta ändamål har Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn ändrats och det ställs numera bland annat krav att på bussar som är utrustade med bälten ska föraren göra utrop om att använda bältet ska göra när nya passagerare stiger på, förutom när bussen går i tätortstrafik där det finns många hållplatser. Det ställs även krav på att det ska finnas symboler eller skyltar i bussarna som påminner passagerarna om att använda bältet. Ändringarna trädde i kraft den 1 oktober 2018.

En viktig information som framkom under diskussionen med förare var att det finns bussförare som har svårt, eller inte känner sig helt säkra, med det svenska språket som gör att de inte gärna pratar med passagerare och därmed inte heller påtalar att bältet ska användas. Med en utgångspunkt i detta kan man förvänta att automatiserade utrop vid hållplatser, kanske i samband med att nästa hållplats ropas ut, bör vara en effektiv åtgärd. För att nå passagerare som inte har svenska som modersmål eller som är turister i Sverige bör det övervägas om informationen dessutom ska ges på engelska eller annat språk utöver svenska.

Att avsätta tid för en säkerhetsgenomgång vid resor med färre stopp och förväntat längre restid i beställningstrafik och kommersiell linjetrafik, är sannolikt effektivt. Detta kan även vara en möjlig informationsinsats till barn och ungdomar i samband med terminsstart. De som åker med buss till och från skolan (linjetrafik eller skolskjuts) kommer att åka samma sträcka, sannolikt med samma bolag och kanske

även med samma förare upprepade gånger och det kan vara effektivt att tidigt informera och utbilda eleverna i bältesanvändning.

I studierna som Transportstyrelsen har genomfört inom uppdraget framkommer det av både länsstrafikbolag och bussföretag inom kollektivtrafiken att det är avtalen mellan parterna som till största delen styr hur information om bältesanvändning ska delges passagerarna. Informationsåtgärder utöver kraven i avtalen verkar inte prioriteras inom kollektivtrafiken. Ett av problemen för mindre upphandlande enheter i landets regioner är att de har svårt att ställa högre krav på bussföretag än de minimikrav som har fastställts på nationell nivå då de riskerar att inte få anbud från bussföretagen. Större aktörer som Västtrafik och Stockholms Länsstrafik har helt andra förutsättningar och kan ställa skarpare krav och dessutom ägna tid och resurser åt utvecklingsprojekt och uppföljningar.

I andra branscher finns exempel på offentliga upphandlingar med avtalskrav som innebär att den upphandlade parten ska medverka till utveckling och ständiga förbättringar under avtalstiden. Ett gemensamt utvecklingsarbete som styr mot beställarens tydliga mål har potential att löpande kunna förbättra till exempel säkerhet, miljöpåverkan och ekonomi. För att nå framgång med ett sådant utvecklingsarbete krävs en kontinuerlig och tät dialog mellan beställare och leverantör. Ett avtal av detta slag bör också innehålla en reglering av hur utvecklingskostnader fördelas mellan parterna, till exempel vid byte till ny typ av produkt. Eventuellt skulle en avtalsdel om utveckling under avtalstiden även kunna användas till kollektivtrafikupphandlingar.

5.4 Tekniska system

I intervjustudien framkommer det att förarna själva vill ha stöd för att veta om passagerare är bältade eller inte. System för bältespåminnare kan vara till stor nytta för beställningstrafiken och för den kommersiella linjetrafiken där många av resorna sker på vägar med högre hastighet och vid tider på dygnet där passagerare ofta själv säger att de tar av bältet för att sova etc. Att ha system som kontrollerar bältesanvändning i upphandlad linjetrafik är av mer tveksam nytta. Dels för att majoriteten av resorna sker i lägre hastighet, men även för att såväl förare som andra deltagare lyfter risken att det leder till förseningar om passagerare inte har bälte och att föraren då måste agera för de som är under 15 år, om inte ledare, ledsagare eller annan ombordpersonal följer med på bussen.

En av utmaningarna blir att klargöra hur ett system för bältespåminnare ska fungera och vilken information som ska ges till föraren och hur informationen ska ges så att denne inte tappar uppmärksamheten från körningen. Att ställa tekniska krav på bussar att de ska ha system för bältespåminnare är något som måste regleras internationellt eftersom de bussar som används inom linjetrafiken och beställningstrafiken godkänns genom regelverket för typgodkännande. Transportstyrelsen deltar i den arbetsgrupp inom UNECE som ansvarar för passiv

säkerhet.¹³ I det arbetet ingår bland annat att formulera krav på utformning och provning av säkerhetsbälten (inklusive bältespåminnare). Dessa krav finns samlade i ECE reglemente 16.¹⁴ Transportstyrelsen har under våren 2018 lyft frågan om avsaknaden av bältespåminnare i buss till EU kommissionen och kommer att fortsätta bevaka området.

När det gäller aktiva säkerhetssystem såsom varningssystem vid fil-avvikelse och nödbromssystem så finns de som obligatoriska krav för bussar sedan 2012 respektive 2014. Under det kommande året förväntas en ny EU förordning beslutas som innehåller krav på obligatoriska stödsystem för bussar. Bland dessa system nämns övervakning av förarens uppmärksamhet samt varningssystem för distraktion. Dessa system kommer sannolikt att samverka så att det för föraren upplevs som ett och samma system som övervakar och varnar.

Dock är det viktigt att notera att svagheterna i varningssystemen för fil-avvikelse är att de är beroende av tydliga kantlinjer och att det finns en tillräckligt bred vägren utanför körbanan. Dessa begränsningar i systemen försämrar deras faktiska prestanda och tillförlitlighet på vägar där vägrenen är smal och på vintervägar på grund av helt eller delvis täckta kantlinjer.

En risk som det inte går att bortse ifrån är att det finns förarstödssystem med tekniska begränsningar som medför att de inte uppmärksammar föraren om rådande vägstandard eller vägslag är tillräckligt bra eller har brister för att systemen ska fungera fullt ut. Vilket får till följd att föraren felaktigt kan tro att det finns ett säkerhetssystem som hjälper till om det skulle behövas när det i realiteten inte gör det.

Dagens system gör inget heller något ingripande i styr eller bromssystemen på bussen utan föraren behöver själv göra nödvändiga korrigeringar för att bussen ska hålla sig i sitt körfält. Om föraren då har nedsatt förmåga på grund av sjukdom eller trötthet är det inte säkert att denne klarar av att hantera situationen.

¹³ Working Party for Passive Safety (GRSP)

¹⁴ UN Regulation 16.

Uniform provisions concerning the approval of:

I. Safety-belts, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems for occupants of power-driven vehicles

II. Vehicles equipped with safety-belts, safety-belt reminders, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems _____

6 Slutsatser och rekommendationer

Observationsstudierna av bältesanvändningen visar att resor med klass III-bussar i beställningstrafik har den högsta andelen passagerare som använder bälte. För bussresor inom den kommersiella kollektivtrafiken är bältesanvändningen lägre men inte så låg som inom den upphandlade kollektivtrafiken.

En slutsats från utredningen är att det kan behövas olika åtgärder för respektive typ av bussresor för att nå en ökning av andelen passagerare som använder bältet. I avsnitten som följer redovisas de huvudsakliga orsakerna till varför bältet inte används för olika bussresor och de förslag och rekommendationer som utredningen kommit fram till.

6.1 Beställningstrafik

Enligt observationsstudierna använder cirka 92 procent av passagerarna bältet inom beställningstrafiken, vilket måste anses som en väldigt hög andel. Tyvärr visar dock observationsstudierna inte hela sanningen. Under intervjuerna framkommer det att det är vanligt att man knäpper loss sig från bältet vid längre färder, speciellt om det är resor på kvällen eller natten. Resultatet från webbenkäten där bältesanvändningen endast uppgavs vara 44 procent styrker detta. Den huvudsakliga anledningen uppges vara att man vill sätta sig mer bekvämt eller till och med lägga sig ner på sätet för att försöka sova lite. Detta beteende kan förklara varför många passagerare har varit obältade vid olyckor med bussar inom beställningstrafik, till exempel bussolyckan utanför Sveg 2017 (Haverikommissionen, 2018), trots att de studier som gjorts visar på en väldigt hög andel bältesanvändning.

Under utredningen har det också framkommit att det funnits oklarheter gällande vilket ansvar föraren eller andra vuxna som följer med på resan har när det gäller att barn och ungdomar ska använda bältet. Frågor om vem som har ansvaret för att barn och ungdomar ska använda bältet om det finns fler än en person utöver föraren som är medföljande, exempelvis ledare för en grupp, har ställts till Transportstyrelsen. Även frågor om det trots att annan medföljande person finns på bussen ändå är föraren som har det yttersta ansvaret har också ställts till Transportstyrelsen. I intervjustudien framkommer det dessutom att förarna själva är osäkra på vilka åtgärder de ska göra om de ser att något barn under 15 år inte använder bältet.

I syfte att förtydliga vem eller vilka som bär ansvaret för att barn under 15 år ska använda bältet och för att förtydliga vilka åtgärder som de behöver göra har Transportstyrelsen beslutat om en ändring i föreskrifterna (TSFS 2014:51). Ändringen trädde i kraft 1 oktober 2018 och innefattar bland annat ett allmänt råd att ledare, ledsagare eller annan ombordpersonal ska föra en dialog tillsammans med föraren om vilka åtgärder som lämpligen bör tas inför den aktuella resan. Råd ges också till föraren och medföljande vuxna att utöver att informera passagerarna

om att de behöver använda bältet ska de som behöver det också få hjälp med att sätta på sig bältet eller bli visad hur bältet ska sitta och spännas fast.

Ett stort problem är dock för de ansvariga att upptäcka om personer knäpper loss bältet under färden. Bältespåminnare som känner av om passagerare sitter ner men inte använder bältet kan öka möjligheterna för föraren, medföljande ledare, ledsagare eller annan ombordpersonal att upptäcka att någon har tagit av sig bältet. Reglerna för tekniska kraven för bussarna omfattas av UNECE reglementena för typgodkännande, där tekniska krav för bältespåminnare regleras genom UNECE reglemente 16. Detta innebär att arbetet med införande av bältespåminnare för passagerarsäten på bussar måste ske genom det internationella arbetet som bedrivs inom UNECE. Utredningen föreslår således att Sverige bevakar och stödjer ett arbete inom UNECE inom detta område.

6.2 Kommersiell linjetrafik

För den kommersiella linjetrafiken visade resultatet från observationsstudien att cirka 50 procent av passagerarna använde bältet. Motsvarande resultat från webbenkäten var 37 procent.

Inom den kommersiella linjetrafiken verkar de största anledningarna att man inte använder bältet vara de sociala normerna, d.v.s. att få andra använder bältet och att det inte är ett invariant beteende såsom vid bilkörning och man glömmer helt enkelt av det. Bekvämligheten har också en avgörande betydelse.

De ändringar som Transportstyrelsen har beslutat om skärpta krav på information till passagerare att använda bältet vid påstigning kommer sannolikt ha en positiv effekt för bältesanvändningen inom den kommersiella linjetrafiken.

I likhet med beställningstrafiken så kan även bältespåminnare, som känner av om passagerare sitter på sätet men inte använder bältet, ha en viss effekt då det ökar möjligheterna för föraren, medföljande ledare, ledsagare eller annan ombordpersonal att upptäcka om någon inte använder bältet och således utfärda en påminnelse genom utrop eller förinspelat meddelande.

6.3 Upphandlad linjetrafik

För den upphandlade linjetrafiken visade resultatet från observationsstudien att cirka 27 procent av passagerarna använde bältet. Motsvarande resultat från webbenkäten var 31 procent. De främsta orsakerna till den låga bältesanvändningen som framkommer i intervjustudien och webbenkäten var att bältet inte ansågs vara viktig, att ingen eller få andra använde det och att det var obekvämt. Även det faktum att man upplevde att det var stressigt att hinna ta loss bältet vid avstigning uppgavs vara orsak till att man valde att inte använda det.

När det gäller inställningen till bältesanvändning och att det inte uppfattas som viktig kan till viss del leda till att man glömmer att ta på sig bältet, vilket då bör kunna förbättras genom utrop och förinspelade meddelanden på bussarna. Att

ändra personers uppfattning om att använda bältet på bussar generellt är mer komplicerat och kräver en långsiktig strategi. Det faktum att passagerare ena dagen kan få åka i en klass II eller klass III buss med bälten och andra dagen med en klass I buss som inte har bälten på samma sträcka ger inkonsekventa signaler om hur viktigt det är att använda bältet på bussresan, vilket direkt motverkar en möjlig förändring av personers inställning till att använda bälte. Samma problem fås då det på klass II bussar, som är godkända för stående passagerare, har stående passagerare i bussen samtidigt som de sittande måste använda bältet, oavsett vilken hastighet bussen färdas i eller gällande hastighetsbegränsning på vägen. Det uppfattas även som irrationellt att behöva använda bältet i låga hastigheter, till exempel inom tätorter.

För att uppnå en högre acceptansgrad och därigenom öka bältesanvändningen kan det vara nödvändigt att se över regelverket för när bälte ska användas samt när det ska vara tillåtet att ha stående passagerare i buss, eller om en högsta tillåten hastighet ska tillämpas för bussar med stående passagerare. I det senare fallet ger Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG¹⁵ artikel 6 sjätte strecksatsen medlemsstaterna möjlighet att ge undantag från användning av bälte för bussar som används i lokala transporter i stads- eller tätortstrafik.

Det är inte möjligt att i denna utredning föreslå ändringar i regelverket utan det behövs en mer omfattande effekt och konsekvensanalys om hur en reglering skulle kunna se ut. I en sådan analys måste särskild hänsyn tas till hur en regelförändring skulle påverka bussbolagen och därigenom utbudet av kollektivtrafik.

Svenska Bussbranschens riksförbund, numera Sveriges Bussföretag, gick 2012 ut med en rekommendation att vid färd med stående passagerare ska inte hastigheten överskrida 70 km/tim för att öka trafiksäkerheten. Det är dock osäkert hur stor effekt och genomslag deras rekommendation har varit bland bussbolagen.

Transportstyrelsen rekommenderar därför i dagsläget att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna utformar avtalen med Sveriges bussföretag så att behovet av att ha stående passagerare minimeras. Rekommendationen innebär att det i avtalen prioriteras att alla passagerare ska ha sittplats, med bälte, på busslinjer på vägar där högsta tillåtna hastigheten är 70 km/tim eller högre utanför tätort samt att bussar med stående passagerare inte tillåts föras i hastigheter högre än 70 km/tim.

Svensk Kollektivtrafik uttrycker dock en oro att en sådan prioritering att det ska finnas sittplatser till alla passagerare, på busslinjer på vägar där högsta tillåtna hastigheten är 70 km/tim eller högre utanför tätort, kommer att vara mycket kostnadsdrivande för kollektivtrafiken.

¹⁵ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/20/EG av den 8 april 2003 om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton

I syfte att minska den upplevda stressen vid av- och påstigning som har en stark påverkan på passagerares incitament att använda bältet kan en något längre tid för av- och påstigning behövas på de linjer där bussar av klass II och III används. En synergieffekt som kan fås av detta är att onödigt hastiga inbromsningar och accelerationer i samband med att bussen ankommer och avgår från hållplatsen undviks. Då mest stress upplevs då bussar har många stående passagerare i mittgången bör även en bättre styrning genom avtal om vilka bussar som används, och antalet bussar, ha en positiv effekt på den upplevda stressen.

Det framgår av utredningen att förarnas beteende i form av bältesanvändning även påverkar passagerarnas inställning till bältesanvändningen då det ger tydliga signaler att bältet är viktigt att använda. Kombinerat med regelbundna utrop, antingen av föraren eller genom förinspelade meddelanden, bör medvetenheten hos passagerare om att man ska använda bältet öka. Då det är de sociala normerna som behöver ändras är det rimligt att anta att förändringen sker relativt långsamt över tid.

I utredningen framgår det också att aktiva system för bältespåminnare som känner av om bältet inte används sannolikt kommer att ha en liten effekt i bussar som används i upphandlad linjetrafik då föraren har begränsade möjligheter att göra någonting under färden. Regelbundna utrop eller förinspelade meddelanden om bältesanvändning bedöms vara av större betydelse. Ändringen av Transportstyrelsens föreskrifter (2014:51) som trädde i kraft 1 oktober 2018 innefattar bland annat skärpta krav på att information om skyldigheten att använda bältet ska ges till passagerarna på busslinjer som är längre än 50 kilometer och har få stopp. Informationen ska ges förare, ledare, ledsagare eller annan ombordpersonal vid hållplatser där passagerare kliver på och får ske i form av förinspelade meddelanden. För busslinjer som har många stopp anser Transportstyrelsen att bussbolagen själva har den bästa kompetensen att bedöma när och hur ofta utrop bör ske för att få bästa effekt.

6.4 Fordonstekniska lösningar

Under 2019 förväntas den nya General Safety Regulation, EU-förordning 2018/0145¹⁶ beslutas och träda i kraft. Den inkluderar förslag på obligatoriska krav på system för övervakning av förardistraktion och trötthet. Kraven kommer att gälla från 1 september 2021 för nya fordonstyper och 2023 för nya fordon, med reservation för ändringar. I takt med att sådana system blir vanligare på klass III bussar kommer även risken för olyckor på grund av distraktion eller trötthet sannolikt att minska, framförallt på långa resor som går på kvälls- och nattetid.

¹⁶ COM (2018) 286: Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av förordning (EU) 2018/... och om upphävande av förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009.

Samtidigt är det viktigt att man inte förlitar sig helt på tekniska system då dessa har begränsningar samt kan komma att sluta fungera. En av begränsningarna är att systemen endast kan varna för trötthet men något ingripande i fordonets framfart sker inte. All hantering av fordonet åligger fortfarande på föraren att utföra. Rekommendationen är att bussbolagen inför handlingsplaner och riktlinjer som förebygger risken för trötthet eller distraktion hos förare. Ett sätt att få stöd i arbetet med dessa frågor inom respektive bolag kan vara att ta hjälp av ett säkerhetsstyrningssystem eller motsvarande kvalitetsledningssystem.

6.5 Barn under 3 år

Under utredningen ställdes även frågor från allmänheten till Transportstyrelsen, bland annat via sociala medier i samband med den informationskampanj som gjordes, om bältesanvändning för barn under 3 år i bussar och varför dessa inte omfattas av kravet på bältesanvändning i dag.

Att alla passagerare oavsett ålder ska färdas tryggt i bussar är viktigt. Det kan tyckas vara märkligt att reglerna för bältesanvändning inte omfattar barn under 3 år i bussar på samma sätt som de omfattas i personbilar. Anledningen är att det inte finns någon möjlighet för bussarna att tillgodose de minsta barnens behov av särskilda skyddsanordningar. I andra fordon såsom personbilar och lastbilar får inte barn under 3 år färdas om det inte finns särskilda skyddsanordningar, med undantag för korta resor i taxi. Om samma regler skulle gälla för bussar så skulle det innebära stora problem då många är beroende av att kunna åka med små barn i kollektivtrafiken.

En nationell reglering som skulle innebära att alla bussar, som har bältesplatser även skulle ha ett antal skyddsanordningar för barn under 3 år installerade är inte möjlig att införa då tekniska krav på bussarna regleras i typgodkännande regelverket inom UNECE¹⁷. Detta innebär i praktiken att reglerna för bältesanvändning måste vara harmoniserade i hela EU.

Det har uppmärksammats i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG¹⁸ rådet att det saknas studier om användning av säkerhetsanordningar för barn under 3 år i bussar. Vidare bör kommissionen genomföra sådana studier för att kunna avgöra vad som är en lämplig lösning för barn under 3 år som färdas i bussar.

Utredningen föreslår att Sverige fortsätter att bevaka arbetet internationellt inom detta område. Tillsdessa kommer ett stort ansvar ligga hos de upphandlande parterna, såsom kollektivtrafikmyndigheterna, att utforma avtal där man tar hänsyn till att även barn under 3 år ska kunna färdas tryggt och säkert på bussarna.

¹⁷ United Nations Economic Commission for Europe

¹⁸ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/20/EG av den 8 april 2003 om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton

7 Föreslagna rekommendationer

Nedan följer en punktlista för de rekommendationer som utredningen har kommit fram till, utöver de ändringar i styrelsens föreskrifter (2014:52)¹⁹ som trädde i kraft 1 oktober 2018 och den informationskampanj som Transportstyrelsen genomförde under sommaren och hösten.

- Transportstyrelsen kommer att utreda hur reglerna för bältesanvändning kan förändras för att bättre återspegla risken för allvarliga skador vid en olycka.
- Upphandlande myndigheter bör titta på möjligheten att utforma upphandlingsavtalen så att det tydligt prioriteras att alla passagerare i största möjligaste mån ska ha sittplats, med bälte, på busslinjer där högsta tillåtna hastigheten är 70 km/tim eller högre. Samt att bussar med stående passagerare inte tillåts föras i hastigheter högre än 70 km/tim.
- Sverige ska stödja arbeten inom UNECE om aktiva bältespåminnare på klass III bussar och särskilda skyddsanordningar för barn under 3 år på bussar.
- Bussbranschen bör vid fastställande av tidtabeller på linjer som kommer att trafikeras med klass II eller klass III bussar ta hänsyn till den tid som en passagerare behöver för att på ett tryggt sätt hinna stiga av bussen även om denne sitter bältdad.
- Bussbranschen uppmanas till att arbeta med tillbud och incidentrapporteringssystem och ta fram handlingsplaner och riktlinjer som förebygger risken för olyckor samt trötthet eller distraktion hos förare. Ett sätt att få stöd i arbetet kan vara att arbeta enligt standarder för säkerhetsstyrningssystem eller annat lämpligt kvalitetsledningssystem.

¹⁹ TSFS 2014:52 om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn. Senast ändrad genom TSFS 2018:51.

Referenser

- Airosto, A. (2018). *Bältesanvändning på buss*. Säker Trafik Jönköpings län AB.
- Albertsson, P., & Falkmer, T. (2005). Is there a pattern in European bus and coach incidents? A literature analysis with special focus on injury causation and injury mechanisms. *Accident Analysis & Prevention*, *37*(2), 225-233.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.03.006>.
- Albertsson, P., Falkmer, T., Kirk, A., Mayrhofer, E., & Björnstig, U. (2006). Case study: 128 injured in rollover coach crashes in Sweden—Injury outcome, mechanisms and possible effects of seat belts. *Safety Science*, *44*(2), 87-109.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.07.005>
- Anund, A. Ihlström, J., Stave, C. & Nybom, P. (2018). *Bälte i buss – Observationsstudie av användande och resenärers perspektiv*. VTI-notat 16-2018. Linköping.
- Dahlstedt, S. (2001). *Perception of some seat belt reminder sounds*. VTI notat 77A.
- Feng, S., Li, Z., Ci, Y., & Zhang, G. (2016). Risk factors affecting fatal bus accident severity: Their impact on different types of bus drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *86*, 29-39. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.09.025>
- Haverikommissionen. (2018). *Singelolycka med buss i beställningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län*. Slutrapport RO 2018:01.
- Hernan, A. A. C., & Fernando, N. N. D. (2018). Software evaluation of the effectiveness of the seatbelt anchorages of a commercial bus seat
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F*, *7*, 135–150.
- Lindholm, M. (2018). *Analys av Trafiksäkerhetsutvecklingen 2017. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (2018:143).
- Lou, Y., Mehta, G., & Turner, D. S. (2011). Factors influencing students' usage of school bus seat belts: An empirical analysis of the Alabama pilot project. *Accident Analysis & Prevention*, *43*(5), 1644-1651.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.018>
- Mehta, G., & Lou, Y. (2013). Modeling school bus seat belt usage: Nested and mixed logit approaches. *Accid Anal Prev*, *51*, 56-67. doi:[10.1016/j.aap.2012.10.008](https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.10.008)
- Nybom, P., Runhede, H., Viitala, J., & Berg, C. H. (2005). Säkerheten och tillgängligheten i den regionala och interregionala busstrafiken. *Solna*.
- Svensk kollektivtrafik & Sveriges Bussföretag. (2018). *Buss 2014. Branschgemensamma funktionskrav på bussar*.

- Stave, C., Strand, N. & Åström, E. 2017. *Unga resenärers upplevelser av kollektivtrafiken*. K2 research 2017:7.
- Swebus (2017). *Bältesanvändning ombord på expressbussen*.
- Trafikverket (2017). *Bilbältesanvändning i Sverige 1988–2016*. (2017:131). Borlänge.
- Van Houten, R., Malenfant, L., Reagan, I., Sifrit, K., & Compton, R. (2010). Increasing seat belt use in service vehicle drivers with a gearshift delay. *Journal of Applied Behaviour Analysis*, 43, 369-380. doi:10.1901/jaba.2010.43-369
- Wretstrand, A., Holmberg, B., & Berntman, M. (2014). Safety as a key performance indicator: Creating a safety culture for enhanced passenger safety, comfort, and accessibility. *Research in Transportation Economics*, 48, 109-115. doi:<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.008>
- Västrafik (2017). *Buss säkerhet*. Jönköping.

VTI notat 16-2018

Bälte i buss

Observationsstudie av användande och resenärers perspektiv

Anna Anund

Jonas Ihlström

Christina Stave

Per Nybom

Författare: Anna Anund, VTI, Jonas Ihlström, VTI, Christina Stave, VTI, Per Nybom, ITRA
Diarienummer: 2018/0335-8.4
Publikation: VTI notat 16-2018
Omslagsbilder: Mostphotos
Utgiven av VTI, 2018

Förord

Denna studie har skett på uppdrag av Transportstyrelsen. Handläggare har varit Omar Bagdadi.

Arbetet omfattar tre olika delar där VTI har genomfört fokusgrupper och webbenkät och företaget ITRA AB har, bortsett från urvalet, genomfört observationsstudien.

Det övergripande syftet har varit att bidra till ökad kunskap kring omfattningen av bältesanvändning och incitament att använda bälte. Studien visar på en förbättringspotential när det gäller bältesanvändning, i synnerhet i den upphandlade linjetrafiken. Resultaten pekar på en mängd åtgärder som förväntas öka användandegraden.

Jag vill tacka Omar Bagdadi, Christina Stave, Jonas Ihlström och Per Nybom för ert stora engagemang och värdefulla insatser. Jag vill även tacka de observatörer som varit ute i fält. Vidare vill jag tacka Per Henriksson för värdefulla synpunkter under granskningen.

Linköping, september 2018

Anna Anund
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Intern peer review har genomförts 7 september 2018 av Per Henriksson, VTI. Anna Anund har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef (namn) har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 14 september 2018. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

Internal peer review was performed on 7 September 2018 by Anna Anund has made alterations to the final manuscript of the report. The research director (name) examined and approved the report for publication on 14 September 2018. The conclusions and recommendations expressed are the authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
Summary	9
1. Inledning och syfte	11
2. Metod.....	13
2.1. Observationsstudie	13
2.2. Fokusgrupper	15
2.3. Webbenkäten.....	15
3. Resultat från observationer av bältesanvändning och utrop	17
4. Resultat från fokusgrupper med passagerare och förare.....	20
4.1. Användning	20
4.1.1. Att använda bälte – en norm för yngre barn, men inte för andra	20
4.1.2. Hur andra barn och vuxna gör har stor betydelse	21
4.2. Icke användning	24
4.2.1. Bussresor utan incidenter eller olyckor ger en upplevelse av falsk trygghet.....	24
4.2.2. Vid korta resor inom staden, på resor i linjetrafik på landsvägsnätet använder man sällan bälte 24	
4.2.3. Lagen är otydlig, och utan kontroll är den verkninglös.....	25
4.2.4. Inkonsekvens gör att man inte känner att bälte är viktigt	26
4.2.5. Man vill inte sitta fast, bältena är för korta, det är obekvämt, ofräscht och trångt	27
4.3. Uppfattningar om hur användningen av bälte kan ökas	28
4.3.1. Bättre stöd till föraren	28
4.3.2. Ökad komfort, mindre stress och bättre design är viktigt	29
4.3.3. Information så alla vet vad som gäller och varför	30
4.3.4. Tydligare lag, kontroll och påföljd	30
4.3.5. Bälte och sittplats i alla förortsbussar som kan köra över 70 km/tim	31
5. Resultat från webbenkät.....	32
6. Diskussion	36
6.1. Användande av bälte i buss.....	36
6.2. Upplevd information om användande av bälte i buss i dag	38
6.3. Tekniska system och bussens design som verktyg för ökad bältesanvändning	39
6.4. Metod	40
7. Slutsatser och rekommendationer	42
Referenser	44
Bilaga 1 Intervjuguide använd vid fokusgrupper	46
Bilaga 2 Begrepp använda vid observationsstudie	48
Bilaga 3 Förteckning över orter och platser för observationer av bältesanvändning.....	51
Bilaga 4 Webbenkät	53
Bilaga 5 Åldersfördelning på de svarande i webbenkäten.....	55

Sammanfattning

Bälte i buss - Observationsstudie av användande och resenärers perspektiv

av Anna Anund (VTI), Jonas Ihlström (VTI), Christina Stave (VTI) och Per Nybom (ITRA)

Syftet med studien har varit att belysa omfattningen av bältesanvändningen idag, omfattningen av information om att bälte ska användas och att förstå resenärernas incitament att använda bälte, och med det som utgångspunkt föreslå åtgärder för att öka användningen av bälte vid resa med buss.

Metoder som använts är observationsstudie av bältesanvändning hos passagerare och bussförare, samt förekomst av förarens utrop om bältesanvändning. Arbetet omfattar även diskussioner i fokusgrupp med resenärer och förare, samt en webbenkät. Resultaten från observationsstudien visade att bältesanvändningen bland passagerare var 92 % i beställningstrafik, 50 % i kommersiell linjetrafik och 27 % i upphandlad linjetrafik. Förarnas användande var på motsvarande sätt 100 % i beställningstrafik, 79 % i kommersiell linjetrafik och 85 % i upphandlad linjetrafik. Slutsatsen blir att åtgärder behövs för att öka användandegraden, särskilt i linjetrafiken.

I observationsstudien tillfrågades förare om de utropat att bälte ska tas på och passagerare tillfrågades om de blivit upplysta om att bältet ska tas på. I beställningstrafiken var det 86 % som erfarit utrop, i kommersiell linjetrafik var det 61 % och i upphandlad linjetrafik var det 19 %. Slutsatsen blir att det framförallt i linjetrafiken finns stora brister i informationen om att ta på bältet, vilket bör åtgärdas.

Beslutet att använda bälte eller inte är individuellt. Faktorer som hur gammal du är, vilken erfarenhet du har av säkert bussåkande, på vilken typ av väg du reser, när du reser och hur du ser på säkerhet rent allmänt spelar en roll.

De som använder bälte är framförallt barn. Här finns en stark norm av bältesanvändning som befasts av bussförare, föräldrar och andra vuxna. Att använda bälte är mer etablerat i beställningstrafik och i kommersiell linjetrafik. Här sker resor ofta under längre tid, med färre stopp och på vägar med högre hastighet. Även om observationerna visar att användandegraden är hög för framförallt beställningstrafiken bör det noteras att resenärer själva säger att de ofta tar av bältet när de rest en längre tid eller när de vill sova.

Vid korta resor har man mer sällan bälte än vid längre resor. En anledning till att man inte tar på bältet kan bero på att det är ont om tid att ta på och ta av bältet, man är rädd att inte hinna få av sig i tid. Mindre stress kan göra att fler väljer att ta på sig bältet. Det kan även bero på att korta resor sker företrädesvis i miljöer som uppfattas som mer säkra och därmed är motivet mindre tydligt och att utrop i stort sett aldrig sker.

Själva bältet uppgavs av många att vara ett problem. Man vill inte sitta fast och bältet räcker inte runt, gör ont och är ofräscht. Detta är en viktig faktor. Ett ökat bältesanvändande är starkt kopplat till sätets och bältes utformning och kvalitet. Bälten som är för korta, för långa, ofräscha och svåra att ta på bidrar i stor grad till att de inte används, men även till att signalera att de inte är så viktiga. Systematisk rengöring och kontroll av säten och bälten är att rekommendera.

Bättre stöd till föraren är en förutsättning om de ska kunna ansvara för att passagerare yngre än 15 år använder bälte. Detta kan vara i form av ett förarstöd, en lampa som lyser rött i taket över obältade eller säten som inte går att fälla bak om inte bältet är på. Även om föraren är tydlig med vad som gäller vid start så innebär inte det att han eller hon har möjlighet att kontrollera att bältet används under färd.

En slutsats från studien är att lagen inte är tydlig för alla och att den utan kontroll är verkningslös. Här krävs informationsinsatser så det är tydligt vad som är förarens uppgift avseende såväl information som kontroll. Okunskap finns även hos vissa passagerare. Även här bör informationsinsatser ske,

gärna automatiserad. Oavsett detta är den samlade bilden att lagen inte har betydelse om den inte kontrolleras och leder till böter. Ett förslag kan vara att möjliggöra för färdbeviskontrollanter att även kontrollera och ha rätt att bötfälla de som inte har bältat sig.

Inkonsekvens gör att resenärer inte känner att bältet är viktigt. Det råder en inkonsekvens i de signaler som ges kring bältesanvändning. Att ena gången få stå i bussen under en resa och nästa gång vid resa på samma sträcka få sitta med kravet att vara bältad är inkonsekvent. Detta urholkar resenärernas acceptans för bälteskrav.

Krav på bälte i bältesförsedd buss i stadsmiljö med låg fart är inte lätt att motivera, särskilt inte om du vid nästa resa får tillåtas att stå på väg med 70 km/h. Regeländringar så att krav på sittplats följer med krav på bältesanvändning och att de anpassas så att konsekvent användande styrks. I hastigheter över 60 km/h bör alla passagerare erbjudas en sittplats med bälte och krav på bältesanvändning. I hastigheter 60 km/h eller lägre bör krav på bälte utredas vidare. Åtgärd med störst säkerhetsnytta i lägre hastigheter är om alla passagerare sitter ner snarare än om de är bältade.

Summary

Seat belt usage in buses – An observation study of usage and travellers' perspectives

by Anna Anund (VTI), Jonas Ihlström (VTI), Christina Stave (VTI) and Per Nybom (ITRA)

This study aims to evaluate the seat belt usage in buses, to evaluate to what extent information about the need to use the seat belt are provided and to understand travelers' incentives of seatbelt usage. Based on the results the aim was to propose measures to increase the use of a belt when traveling by bus.

Methods used are observational studies, discussion within focus groups and a web questionnaire.

The results from the observation study showed that passenger seat belt usage was 92% in charter service, 50% in commercial liner traffic and 27% in regional liner traffic. The drivers' use was correspondingly 100% in charter service, 79% in commercial liner traffic and 85% in regional liner traffic. The results from the web questionnaire show a lower level of usage. The conclusion is that measures are needed to increase the user rate, especially in line traffic.

In the observation study, drivers were asked if they remind the passengers to use the seat belt, in the same way the passengers were asked if they have received information when going but charter service or commercial liner traffic. In charter service, 86% experienced they had received information, in commercial liner traffic it was 61% and in regional liner traffic it was 19%. The conclusion is that there are major shortcomings in the information on the belt, which should be addressed, especially in line traffic.

The decision to use a belt or not is individual. Factors like how old you are, what experience you're having on a safe bus, what kind of road you travel, when you travel and how you're looking at safety generally plays a part.

Those who use a belt are mainly children. Here is a strong standard of belt use that is fortified by bus drivers, parents and other adults. Using a belt is more established in charter service and in commercial liner traffic. Here, journeys often take place over a longer period, with fewer stops and higher-speed roads. Although the observations show that the usage rate is high, especially for the charter service, it should be noted that travelers themselves say that they often remove the belt when they stay for a longer period or when they want to sleep. This is also supported by the fact that the web questionnaire shows a lower usage than the observation study.

For short journeys, you rarely have a belt than on longer trips. One reason why you do not may be due to the time to put on and remove the belt, you are afraid not to get rid of it on time. Less stress can make more people choose to wear the belt. It may also be because short journeys occur preferably in environments that are perceived as more secure, and thus the traveler is less motivated and that information to put it on is mostly never done.

The belt itself was stated by many to be a problem. You do not want to get stuck and the belt is not enough, it hurts and is not clean. This is an important factor. An increased belt use is strongly linked to the seat and belt design and quality. Belts that are too short, too long, unscrambling and difficult to wear contribute largely to not being used, but also to signal that they are not so important. Systematic cleaning and control of seats and belts is recommended.

Better support to the driver is a prerequisite if they are responsible for ensuring that passengers under the age of 15 use a belt. This may be in the form of a driver's support, a lamp that shines red in the roof if the belt is not attached, or seats that cannot be trapped unless the belt is used. Even though the driver is clear about that all passengers use the belt at start, it does not mean that he or she is able to check that the belt is used while traveling.

A conclusion from the study is that the law is not clear to all and that it is ineffectual without control. Information is required, so it is clear what the driver's task is about information and control. There is also ignorance in some passengers. Here too, information efforts should be made, preferably automated. Regardless of this, the overall picture is that the law does not matter if it is not controlled and leads to fines. One suggestion may be to enable ticket controllers to also check and be entitled to betray those who have not use belt.

The requirement for a belt in a belted bus in a low-speed urban environment is not easy to motivate, especially if you can travel 70 km/ h on the next trip. Regulatory changes so that seat requirements comply with belt usage requirements and that they are adjusted to ensure consistent use of force. At speeds over 60 km / h, all passengers should be offered a seat with belt and belt usage requirements. At speeds of 60 km / h or less, belt requirements should be investigated further. Measures with the greatest safety benefit at lower speeds are if all passengers sit down, rather than if they are belted.

1. Inledning och syfte

Insatser för att öka bältesanvändningen i personbil har pågått sedan länge och i början på 2000-talet togs ett Euro NCAP-protokoll fram för att stötta införandet av bälte på alla platser i personbil och i förlängningen med tillhörande bältespåminnare i framförallt framsäten (Dahlstedt, 2001). Detta har haft stor betydelse och bedömningen är att år 2020 kommer 95 procent av trafikarbetet i Sverige att ske med bilar som har bältespåminnare (Lindholm, 2018). Vidare kan det konstateras att användningen av bilbälten i personbilars framsäte uppgick till 97,6 procent 2017 (Lindholm, 2018). Trots detta så är ungefär en tredjedel av de som omkommer i personbil obältade. Av dem som omkommit obältade har nästan 80 procent suttit i bilar som är tillverkade före 2003, det vill säga det är som modernare bältespåminnare började introduceras (Lindholm, 2018).

Att resa med buss är ett av de säkraste sätten att färdas i trafiken, speciellt när resenären väl har kommit ombord (Albertsson, Falkmer, Kirk, Mayrhofer, & Björnstig, 2006). I en litteraturgenomgång med fokus på bussolyckor konstateras följande när det gäller säkerhet vid färd i buss (Albertsson & Falkmer, 2005):

1. Kvinnor reste oftare med buss jämfört med män, och skador drabbade främst kvinnor som var 60 år eller äldre.
2. Dödsolyckor för bussar utgjorde endast 0,3–0,5 % av alla trafikolyckor
3. Dödsfall var vanligare på landsbygdsvägar, även om en stor majoritet av alla bussolyckor inträffade på kommunala gator.
4. Ombordstigning och avstigning orsakade ungefär en tredjedel av alla fall med skador.
5. Att bussen välte inträffade i nästan alla fall av allvarliga olyckor.
6. Ett 3-punktsbälte är att föredra som säkerhetsbälte i buss.
7. Att kastas ut ur bussen är den farligaste skademekanismen vid olyckor med bussar.

Trots detta är användningen av bälte i buss låg och studier kring säkerhet i buss är generellt sätt mindre vanliga såväl i Sverige som internationellt jämfört med studier kring säkerhet vid färd i personbil. I den internationella litteraturen är de faktorer som anses viktiga för att förstå bältesanvändning i buss ofta kopplade till passagerarens ålder, kön, etnisk bakgrund, hur långt man ska resa, vilken tid det är på dagen, närvaron av påminnelse i form av skylt, märke eller liknande, om föraren aktivt har påtalat att bälte ska användas och om vilket säte man valt att sitta på (Mehta & Lou, 2013). Vad som är viktigast är svårt att avgöra men samma amerikanska forskargrupp har tagit fram en icke-linjär funktion som visade att förarens agerande har stor betydelse, större än till exempel information via klistermärken (Lou, Mehta, & Turner, 2011). Med en utgångspunkt i detta föreslår författarna till studien en utökad förarutbildning kring nytta av bälte som den mest kostnadseffektiva åtgärden. Kunskapen om bältesanvändning vid resor i buss i Sverige, men även internationellt, är låg, likaså kunskap om orsaken till att befintliga bälten inte används.

Användande av bälte och information om bältesanvändning vid färd i buss regleras framförallt i Trafikförordning (1998:1276) kap 4 §10a. I korthet gäller att alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte, om det finns en sådan plats, och ska använda bältet.

Om det inte finns någon sittplats med bilbälte tillgänglig, är det tillåtet att stå i bussen (om bussen är godkänd för ståplatser). Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får en annan plats användas, även om det finns sittplatser med bilbälte tillgängliga.

När det gäller informationsplikt och ansvar för att bältet används regleras även detta i Trafikförordningen (1998:1276) Kap 4 §10 a och 10 c. Där framgår att:

- passagerare i en buss skall informeras om skyldigheten att använda bilbälte på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver. Förordning (2008:1109).
- samt att föraren, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp skall vidta lämpliga åtgärder så att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning och hjälpa passagerare att placera rullstol i enlighet med bestämmelserna i 10 b §. Förordning (2006:1208).

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av Regeringen att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss. En del i detta uppdrag omfattar följande:

”Transportstyrelsen ska analysera hur information om användande av bilbälte i buss ges i dag och hur informationen om och förståelsen av vikten av att använda bälte eller annan skyddsanordning kan stärkas. I analysen ska resenärernas incitament att använda bälte eller skyddsutrustning ingå.”

På uppdrag av Transportstyrelsen ska VTI genomföra fokusgruppsdiskussioner och en webbenkät som ett kunskapsunderlag att använda vid kommande beslut. VTI ska även ansvara för en observationsstudie kring bältesanvändning i buss.

Syftet med studien är således att belysa omfattningen av bältesanvändningen idag, omfattningen av information om att bälte ska användas och att förstå resenärernas incitament att använda bälte och med det som en utgångspunkt föreslå åtgärder för att öka förståelsen av vikten att använda bälte vid resa med buss.

2. Metod

Föreliggande arbete baseras på data från; fokusgruppsdiskussioner, observationer av bältesanvändning på bältesförsedda bussar i trafik och en webbenkät.

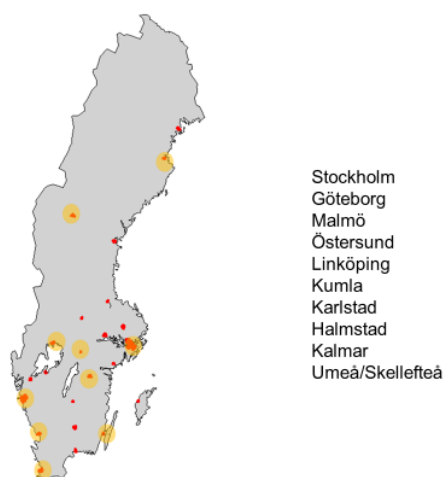
2.1. Observationsstudie

Observationer har skett uppdelat för fordon i upphandlad linjetrafik, kommersiell linjetrafik och för beställningstrafik. Med upphandlad linjetrafik avses i rapporten busslinjer som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ansvarar för och är upphandlade av RKM eller deras ombud och vars destinationer går mellan två eller flera tätorter. Detta definieras som trafik som bedrivs på grund av allmän trafikplikt av kommuner eller landsting. Inom den upphandlade linjetrafiken finns både så kallad landsvägsbuss och expressbuss. Landsvägsbusstrafiken har flera stopp/hållplatser mellan och i tätorterna medan expressbussarna vanligtvis endast går mellan två orter utan mellanliggande stopp/hållplatser. Med kommersiell linjetrafik avses trafik som bedrivs av trafikföretag i egen regi och helt på kommersiella villkor. Vanligtvis genomförs den kommersiella linjetrafiken mellan storstäder med få stopp/hållplatser samt till och från flygplatser. Med beställningstrafik avses sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik. I beställningstrafik ingår turistresor och chartertrafik.

Observationer av bältesanvändning i buss har skett har fördelats enligt följande:

- Upphandlad linjetrafik (78 %)
- Kommersiell linjetrafik (19 %)
- Beställningstrafik (3 %)

Inför observationerna av den upphandlade linjetrafiken gjordes ett urval av orter i Sverige. VTI ansvarade för urvalet som utgick från det urval som används vid de årliga hastighetsmätningar som sker på gator i tätort (Vadeby & Anund, 2014). Sammanlagt valdes 10 orter bland de ursprungliga 23 orterna. Valet gjordes med utgångspunkten att få en geografiskt god spridning från norr till söder och från öster till väster och att inkludera såväl stora som medelstora orter.



Figur 1. Urval av orter för observationsstudien. Med gul ring markeras de orter som valts från de orter där hastighetsmätningar i tätort sker årligen (röd markering).

I var och en av de 10 orterna identifierades en mängd linjer att observera. Valet av linjer utgick från följande struktur:

1. Identifiera huvudman i respektive ort (t.ex. Östgötatrafiken)
2. Leta fram en rapport som beskriver den upphandlade kollektivtrafiken i området
3. Baserat på rapporten väljs orter/förorter med busslinjer möjliga att observera
4. Hitta landsbygdslinjer/expressbussar som trafikerar de valda sträckorna
5. För dessa linjer togs lämpliga avgångar fram
6. Val av sista busshållplatsen innan bussen lämnar orten eller den ort den avgår från tex. Linköping alt. Vikingstad.
7. Val av avgångar från varje linje indelade per dag (ca kl 7–17) och kväll (ca kl 18–21).

Underlaget lämnades vidare till ansvariga för observationerna, företaget ITRA, som med detta som en utgångspunkt organiserade observationerna och genomförde datainsamlingen.

Observationer av kommersiell linjetrafik och beställningstrafik har skett i huvudsak med utgångspunkt från Stockholm av tidsmässiga, praktiska och kostnadseffektiva skäl.

I samband med planeringen har en mängd begrepp använts vilka redovisas i Bilaga 2. Totalt har 328 observationer av bussar genomförts i vilka bältesanvändning bland passagerare (och förare) ombord noterats, enligt en förvald bestämd observationsplan. Inga bussar med stående har ingått och endast vid ett fåtal observationer har dubbeldäckare ingått. Detta av praktiska tidsskäl då det i en buss med stående passagerare i regel är mycket svårt att göra bältesmätningar då passagerarna finns i gången eller i mitten av bussen och därmed helt hindrar eller försvårar för funktionärerna att utföra mätningarna. Bussar som observerats är alla av klass II och klass III dvs. fordon med krav på infästningspunkter på bälte eller på bälten på samtliga platser. Bussarna har antingen tvåpunktsbälten/midjebälten eller trepunktsbälten. I de fall det var tvåpunktsbälten kan det ibland vara svårt att avgöra om bältet använts. Samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) kontaktades och informerades före observationerna inleddes. Observationerna skedde under vecka 23–26 2018. Slutlig lista över platser för genomförda observationer återfinns i Bilaga 3.

Observationerna har företrädesvis skett som ombord-observationer i samband med att bussen står still för att ta ombord/släppa av passagerare (punktobservation). I några fall har observatören även åkt med (medåkande). Efter en förstudie med provobservation av fem bussar beslutades att följande rutin ska tillämpas: observatören kliver ombord och presenterar sig, därefter går han/hon bakåt i bussen och noterar antal som har bälte på sig, observatören går sedan tillbaka och räknar totalt antal passagerare. Passagerare som går ombord i samband med observationen ingår inte i antalen. Observatörerna som deltagit har samtliga fått en personlig information (utbildning) om tillvägagångssätt, bakgrund, riktlinjer och rutiner för mätningarna.

Vid beställningstrafik och i några fall vid kommersiell linjetrafik har intervjuer använts istället för observationer. Två observatörer har då deltagit placerade vid var och en av bussens utgångar. Passagerarna tillfrågades om de under hela färden använt bälte eller inte.

Ett webbaserat inrapporteringsystem togs fram av ABM-data AB i Täby (<http://balteskontroll.abm.se>). Verktöget kan användas i fält i ”smarta telefoner”, läsplattor och datorer. Verktöget utvecklades från en kravspecifikation som byggde på en av VTI godkänd rapporteringsmall. Verktöget användes vid all inmatning av observationerna som skett av funktionärerna själva i samband med datainsamlingen eller i efterhand. Eventuella korrigeringar har gjorts i efterhand av systemadministratör och en speciell rutin för detta upprättades.

Data som noterats var:

1. Buss-ID = bussens ID-nummer. Inmatningen av buss-ID har inte varit obligatorisk

2. Typ av observation = tre förvalda alternativ Punktoobservation, Medåkandeobservation och Intervju
3. Datum = datum för genomförd observation
4. Tid = tid för genomförd observation
5. Signatur = signatur för den som genomfört observationen
6. Region = tio förvalda regionområden samt kommersiell- och beställningstrafik
7. Linje = linje som observerats även här har linjerna varit förvalda och styrts av vilken region som avsetts
8. Passagerare totalt = antalet passagerare totalt
9. Bältade = antalet bältade passagerare
10. Stående=antalet stående passagerare
11. Utrop=förvalda svarsalternativ Ja och Nej
12. Förare bältad = förvalda svarsalternativ Ja och Nej
13. Noteringar.

2.2. Fokusgrupper

Sammanlagt har sju fokusgrupper genomförts av tre olika moderatorer i vilka 32 personer deltagit.

- 1 med bussförare (5 deltagare, varav 1 kvinna)
- 1 med vuxna resenärer (7 deltagare, varav 4 kvinnor)
- 1 med föräldrar till barn 0–6 år (4 deltagare, varav 3 kvinnor)
- 2 med barn 7–12 år (3 barn i varje grupp, varav totalt 4 flickor)
- 2 med barn 13–17 år (5 barn i varje grupp, varav totalt 2 flickor)

Rekryteringen skedde genom olika insatser. De vuxna rekryterades via Facebook, barnen rekryterades via kontakter med skolpersonal. Valet av skolor gjordes med utgångspunkten att de förväntas åka buss till skolan. Alla deltagare har skrivit på informerat samtycke. För barnen har föräldrarna samtyckt.

Vid genomförandet av diskussionerna har en strukturerad intervjuguide använts (se Bilaga 1). Intervjuguiden togs fram av forskarna gemensamt där studiens syfte och frågeställningar var utgångspunkten. Diskussionerna har spelats in digitalt och transkriberats. Analysen är en tematisk innehållsanalys och transkriberingar har tillsammans med noteringar från intervjuerna använts för att identifiera teman, men även för att välja och återge de citat som valts ut som illustrativa.

Barnen erhöll varsin handduk som tack för medverkan. De vuxna erhöll 300 kr före skatt som kompensation för sitt deltagande.

2.3. Webbenkäten

En uppföljande webbenkät har skett med ett fåtal frågor som har valts med utgångspunkt i fokusgruppernas resultat, se Bilaga 4. Länken till enkäten har spritts via Facebook och via VTI:s hemsida. Enkäten var aktiv under sammanlagt 15 dagar, med start den 14:e augusti 2018.

Frågorna förväntas vara relevanta för alla invånare i Sverige. Men då Facebook inte får användas av personer yngre än 13 år bör data inte anses beskriva denna åldersgrupps uppfattningar. Syftet är inte

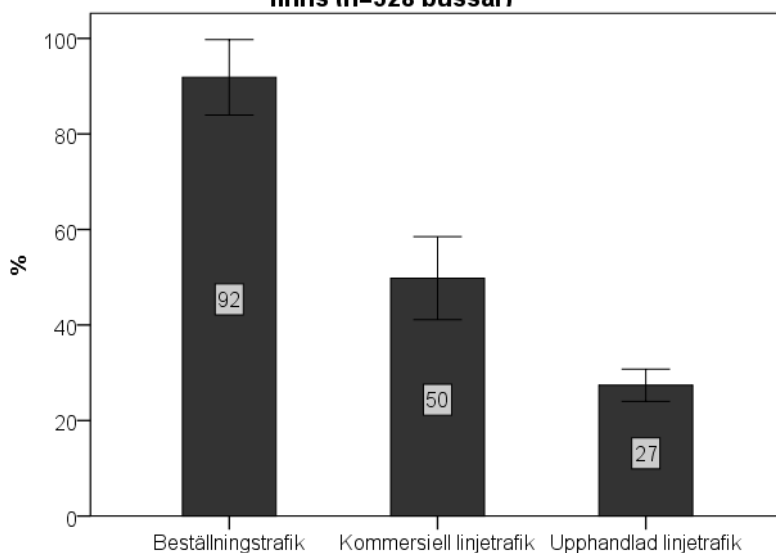
att kunna generalisera resultaten till hela befolkningen, men ändå att ge en något mer omfattande bild av bältesanvändning och en indikation om den bild vi erhållit via observationer och fokusgrupper är mer allmänt giltig. Totalt har 1 737 fullständiga svar erhållits, ytterligare 397 har besvarat vissa av frågorna, men inte alla. Genomsnittlig ålder var 26,5 år (sd 14,5 år). För en åldersfördelning se bilaga 5.

Enkäten var på svenska.

3. Resultat från observationer av bältesanvändning och utrop

Totalt i analysen ingår observationer av 328 bussar där 14 observationer var fordon i beställningstrafik, 62 var fordon i kommersiell linjetrafik och 252 var fordon i upphandlad linjetrafik. I dessa bussar färdades sammanlagt 4 709 passagerare. I genomsnitt var det 34 % av alla observerade passagerare som var bältade. Flest bältesanvändare observerades i beställningstrafiken (92 %) och lägst användning observerades i upphandlad linjetrafik (27 %). Skillnaden är signifikant ($F_{(2, 325)}=45,57$; $p<0.01$).

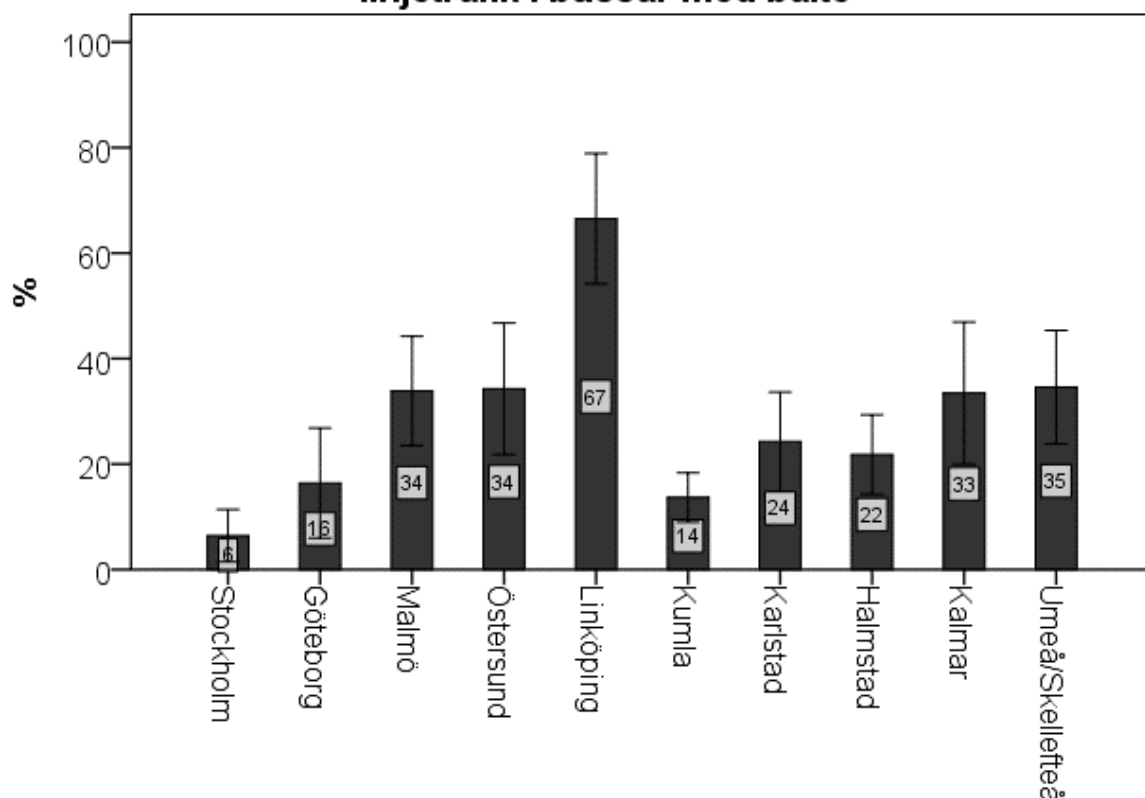
Andel passagerare som använder bälte vid färd i buss där bälte finns (n=328 bussar)



Figur 2. Bältesanvändning bland passagerare fördelat på beställningstrafik, kommersiell linjetrafik och upphandlad linjetrafik. Felstaplar är 95-procentiga konfidensintervall.

Observationerna av bältesanvändning vid resor med upphandlad linjetrafik gjordes vid ett urval av 10 orter och resultaten visar på stora signifikanta skillnader mellan orterna ($F_{(9, 252)}=12.33$; $p<0.01$), se Figur 3. Orsaken till skillnaderna är okänd.

Andel passagerare som använder bälte vid färd i regional linjetrafik i bussar med bälte



Figur 3. Bältesanvändning bland passagerare i upphandlad linjetrafik fördelat på de 10 observationsorterna. Felstaplar är 95-procentiga konfidensintervall.

Observationer av förarens bältesanvändning och om förare gör utrop för att uppmärksamma resenärer om att bälte ska användas visar att förare i beställningstrafiken alltid använde bälte och att utrop vanligtvis gjordes (86 %). Lägst bältesanvändning bland förare observerades för kommersiell linjetrafik (79 %) och lägst grad av utrop observerades för upphandlad linjetrafik (19 %), se Tabell 1.

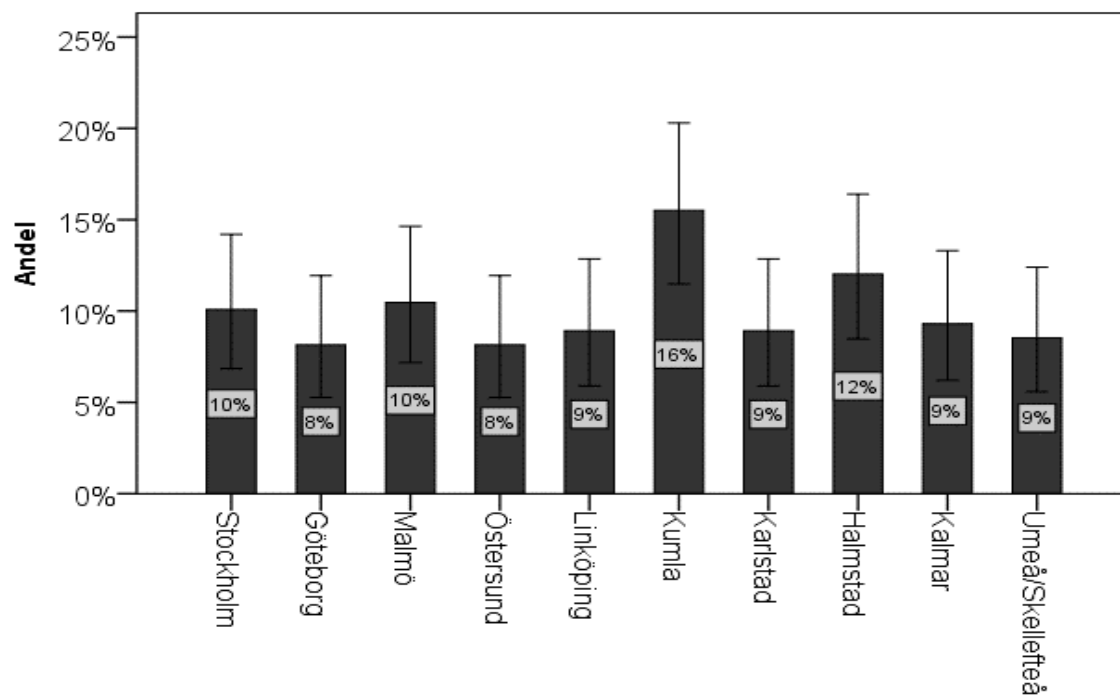
Tabell 1. Andel förare som använde bälte och som gjorde utrop om bältesanvändning till passagerare.

	Beställnings- trafik	Kommersiell linjetrafik	Upphandlad linjetrafik
Andel förare som använder bälte	100 %	79 %	85 %
Andel förare som gjort utrop om bältesanvändning	86 %	61 %	19 %

När det gäller förarens bältesanvändning i upphandlad linjetrafik med bussar utrustade med bälte var det framförallt i de större städerna som Stockholm (38 %), Malmö (63 %), Göteborg (76 %) som användandegraden var låg. I övriga orter låg den på 90 % eller högre.

Det var skillnader mellan regionerna när det gäller var utrop sker, se Figur 4.

Andel förare som gjort utrop om att bälte ska användas?



Figur 4. Andelen förare som gjort utrop om bältesanvändning i resor med upphandlad linjetrafik fördelat på de 10 observationsorterna. Felstaplar är 95-procentiga konfidensintervall.

4. Resultat från fokusgrupper med passagerare och förare

Resultaten av fokusgrupperna presenteras samlat för de olika grupper vi träffat. Citat återges som indragen text och i parentes bakom framkommer vilken ålder/roll citatet representerar.

4.1. Användning

4.1.1. Att använda bälte – en norm för yngre barn, men inte för andra

Att använda bälte när man åker buss framkommer som en självklarhet i samtal med yngre barn. Det är en tydlig norm. Det är något de uttrycker att de gör även om föraren inte säger till, och de uttrycker även att de byter plats om det hamnat på en plats där bältet inte fungerar. Huvudskäl som anges till att använda bälte är vanligtvis säkerhetsrelaterad och då för att undvika att skadas om en krock skulle uppstå. Att det minskar risken att skadas vid olyckor där en buss välter är det ingen som berör, trots att detta är den situation med störst skaderisk. De yngre barnen har en klar riskmedvetenhet och uttrycker tydligt att de använder bälte och att det känns konstigt att åka buss de gånger de reser i bussar utan bälte.

Jag säger att jag tar det om det finns. För vissa bussar så har de ju inte bälte, fast ifall det finns, då tar jag på mig bälte. [10-åring]

Bältet används enligt vissa av de yngre barnen även av komfortskäl då det bidrar till att man sitter stadigare.

Ja, så att man inte ska sitta och dingla, och om man krockar eller så, då är det bra att ha på, eller det är bra att ha på sig bältet för att liksom det är bra att ha för att man, när man åker buss så brukar det dingla lite så här. [10-åring]

De yngre barnen observerar att inte alla använder bälte och de drar sig inte för att säga till sina kompisar. På frågan om det alltid är äldre är uppfattningarna lite delade. Det som framkommer är snarare att det handlar om vissa individer och vilken attityd en person har. De ger uttryck för att de tror att det handlar om gruppsyck och för att vissa tror att man är cool om man avstår från bälte. Detta berör såväl barn i deras egen ålder som äldre barn.

Det är ju för att de kanske är med sina liksom kompisar, och de kanske tycker att man är coola och därför sitter de utan bälte, och därför vill ju inte de att de ska inte passa in, så därför gör de samma sak. [10-åring].

I samtal med äldre barn framkommer samma bild. De berättar att när de var yngre använde de bälte i buss, men att de som är lite äldre inte gör det. Att använda bälte är inte en lika stark norm som när de var yngre. Det finns dock undantag där några individer med självklarhet uttrycker att ”i min familj använder vi alltid bälte”.

Den säkerhetsmedvetenhet som de yngre barnen uppvisade verkar inte kvarstå hos de äldre barnen. I samtalen framkommer några olika möjliga förklaringar till detta. En förklaring kan vara att de med ökad ålder har fått erfarenhet av att det är säkert att åka buss, de har sällan egna erfarenheter av olyckor och det faktum att de reser varje dag och att inget hänt dem gör dem mindre motiverade att använda bälte. En annan förklaring kan vara att de upplever att bussen är stor och tung och det ger ett intryck av att den är säkrare. Även interiören har betydelse för utfallet i händelse av en olycka.

Du sitter ju liksom skyddad mellan sätena i bussen, det blir en smocka i huvudet typ och sen bara oj. [17-åring]

Att de äldre barnen inte ser bälte som en självklarhet stöds av samtal som vittnar om att de inte vet om det finns bälte ombord eller inte. De äldre barnen är inte eniga, men vanligt förekommande uttryck är;

*Vad är det?
Ja, de märks inte?
Nej, det finns väl inte ens i alla bussar?
Det används inte i alla fall... [17 åringar]*

När vuxna pratar om bälte är de det första de nämner kopplat till säkerhet. De nämner spontant bussolyckan vid Sveg år 2017. De uttrycker att de ser som sin uppgift att ”göra allt man kan för att jag och mina barn ska vara säkra...”. Samtidigt framkommer att de själva inte alltid har bälte. Det ska även mycket till för att de ska säga till andra som inte använder bälte att sätta på sig det. Detta talar för att de vet att de borde använda bälte, men att normen för att använda inte är särskilt stark och att allt runt omkring inte skapar eller understödjer en sådan norm. De säger dock att de gärna vill föregå med gott exempel inför anhöriga. Att använda bälte för att inte framstå som oansvarig uttrycks vara ett starkare argument än säkerhetsargumentet.

Diskussionerna indikerar att det finns vissa situationer där man tror att allmänheten är mer benägen att använda bälte. De yngre barnen nämner här; när man åker i u-länder, vägar där det går fort, fredag den 13:e, i dubbeldäckare och på motorväg. De äldre barnen och vuxna nämner vid halka, på natten när det finns djur på vägen eller när föraren kan vara trött. Någon deltagare säger att det känns mest relevant i tätort, medan de flesta anser motsatsen, speciellt på motorväg. Även förarens körsätt upplevs ha betydelse för bältesanvändning.

Ja alltså för ett par veckor sen åkte jag, då hade jag hamnat längst bak för det var så mycket folk. Så allra, allra längst bak upp i hörnet, samma sida som busschauffören då, och han körde som Hilding Vilding på en liten, liten väg där det också var såna här bulor och sånt, och han bara flög över. Hade jag inte haft bälte så hade jag rasat i backen alltså. Jag bara satt och studsade. [Vuxen]

Det går en gräns mellan de som redan som barn upplevde bilbälteslagen (1988) och de som inte gjorde det, dvs. de som idag är ca 40–50 år och uppåt. De som har suttit bältade som barn upplever att det känns konstigt att inte sitta fast i sätet och utan att reflektera över det söker efter ett bälte. På samma sätt kan det finnas skillnad för yngre och äldre chaufförer då deras bälteslag infördes 1998, likaså om man har erfarenhet av att använda bälte eller ej från andra kulturer.

För jag sätter på mig bältet av ren automatik när jag sätter mig i en bil. Jag behöver inga instruktioner eller någon tillsägelse, utan det går bara per automatik. [Vuxen]

4.1.2. Hur andra barn och vuxna gör har stor betydelse

I fokusgrupperna med barn i olika åldrar blir det tydligt att andra individer, såväl barn som vuxna, har en betydande roll för om bältet kommer att användas eller inte.

Flera av deltagarna hävdar att de aldrig varit med om att en förare sagt till passagerare att ta på sig bältet, men det finns även exempel på de som varit med om förare som påtalar bältesanvändning för alla som kliver ombord. Diskussionerna vittnar om att det har betydelse om föraren gör utrop. Det är inte alltid så att man avstår bälte för att man inte vill ha, en del hävdar att de helt enkelt glömmer att ta på bältet och då tror man det är bra med en påminnelse.

Jag tror betydligt fler tar på sig bältet om man får en påminnelse. Det behöver inte vara att man struntar i bältet. Man kanske bara är tankspridd. Man kan vara trött eller man håller på att plocka med sin plånbok eller telefon eller någonting, och så tänker man liksom inte på det. [Vuxen]

Om medföljande lärare inte använder bälte, eller går omkring i bussen, visar även detta tydligt att bältesanvändning inte är av någon större betydelse. Andra exempel som gavs var då kontrollanter/vakter kommer ombord för biljettkontroll. Ungdomarna ifrågasätter att de går omkring i bussen utan

bälte, men även att om de sätter sig på en plats så tar de inte på sig bältet. När detta nämns betonas att "...inte ens de bryr sig...". Det kan tolkas som att när inte ens företrädare för rätt och fel använder bälte – varför ska då resenärer göra det?

Vad andra säger har också betydelse. De som har erfarenhet av att resa med personer som säger till använder oftare bältet vid det tillfället. Det kan handla om aktiva förare, men även om en mormor, förälder eller liknande som de har respekt för.

Barn och unga påverkas av andras agerande såväl när det gäller att ta på bältet, som att avstå från att ta på bältet. I en del av samtalen med de äldre barnen framkommer att de har erfarenheter där andras bältesanvändning påverkat dem att ta på sig bältet.

Men det vet jag när vi åkte i morse, då var det en grabb som satt bredvid mig, han satte på sig bältet, då känner jag liksom, mig jag har inte bälte, också kommer han där och sätter på sig bältet, då tänkte jag, ja... [17-åring]

Det finns även exempel på en insikt av det motsatta och där deras eget agerande upplevts bidra till att andra inte använder bälte.

*//...det enda jag har sett som har bälte på min buss, det är ju dagisbarnen, när fröknarna kommer med en hel klass.
Ja, då har de bälte
Men de knäpper ju av sig bältet ändå
Ja, för de ser ju att vi inte har bälte. [17-åringar]*

I vissa fall kan vuxnas beteende även bli en barriär för barnens användande. Ett barn berättar om en vuxen som påtalat för barnet att hon valt fel lås för sitt bälte. Barnet upplevde detta som mycket pinsamt. Andra berättelser vittnar dock om att man inte tar illa upp om någon annan säger till att man ska ta på sig bältet. Uppenbarligen finns det stora individuella skillnader både i om man säger till andra och hur man upplever att själv bli tillsagd.

När det gäller föraren så är det inte enbart hans/ hennes eget användande eller utrop som har betydelse, här spelar även faktorer roll som kopplar till förarens utförande av själva körningen. I några fall framkommer att förare av expressbussar upplevs som säkrare än de som kör i linjetrafik, vilket enligt vissa påverkar om de tar på sig bältet eller inte. Samtidigt konstaterar flera att de tar på sig bältet när de åker "fjärrbuss" även om de inte vet varför. Om en förare kör aggressivt säger vissa att de är mer benägna att ta på sig bältet.

*Men man får den där tankeställaren också – ja bussen så, den kan ju också halka.
Speciellt om det är någon förare som kör som om de stulit bussen. Det finns ju sådana varianter också. [Vuxen]*

En förare som kör innan alla satt sig bidrar, enligt barn och unga, till att man inte vill ta på bältet. En förklaring som framkommer i samtalen är förare som stressar vilket bidrar till att man inte vill hamna i en situation där man inte kan be om hjälp om man inte kan få på sig bältet, eller att man är rädd att inte hinna koppla loss sig inför avstigande och vid problem med bältet vågar man inte fråga den stressade föraren om hjälp. Även grupperna med vuxna diskuterar kring förarens stress och trängsel på bussarna som bidrar till att man inte känner att man har tid att bälta sig kortare sträckor och att man är orolig för att inte hinna få av sig bältet i tid när man ska kliva av.

Ja, ni vet den här bussen när vi åkte till Valla? Då, innan jag hann sätta mig och sätta på mig bältet så körde han. [10-åring]

//...buss och tåg så att man liksom kanske tar någon minut extra, så behöver du inte ha den här stressen. När det är små barn behöver man hjälpa dem. [Vuxen]

Flera av barnen, såväl yngre som äldre, hade erfarenhet av att inte få upp låset på bältet vilket resulterat i att de fått åka med ytterligare en hållplats ofrivilligt. Detta var både obehagligt och pinsamt.

Det har hänt att bältet fastnat också när jag skulle gå av en gång. Då fick jag gå av vid nästa stopp [17-åring]

Användande av bälte är ofta kopplat till personens egna värderingar, bakgrund och erfarenhet. I vissa samtal framkommer en bild av att det är barn/ unga, äldre och sjuka som åker buss för de inte har något val att köra egen bil. Det ges underförstått ett uttryck av att de är de som av olika skäl inte kan åka bil som väljer buss. Detta gör i nästa led att gruppen av bussresenärer, enligt en del, inte har samma värderingar kring vad som gäller eller ens samma förutsättningar att förstå vikten av bälte.

*Ja men alltså man åker buss till man är typ 25. Sen är det dem som bor inne i staden som åker bil, eller som åker buss, dem som typ inte har ett garage. Och sen så åker alla andra bil tills man är typ såhär 60-70 tills man är för gammal för att åka bil själv, då åker man buss igen, typ så.
[17-åring]*

I gruppen med vuxna framkommer att de avstod från att åka buss när de hade små barn av säkerhets-skäl. De valde bilen istället. Detta kan indikera att om vi ökar möjligheten till bältesanvändning i buss så kan det innebära att kollektivtrafik blir mer attraktivt även för resenärer med barn.

I samtalen med vuxna framkommer att de tror det kan finnas en förklaring som ligger i hur ofta man åker buss. Diskussionen handlade om att de som åker bil oftast är mer benägna att använda bälte när de åker i buss. I bil är bältet en självklarhet och man tar med sig detta till bussresandet. Deltagarna framförde också att det var individuellt vem som hade bälte eller ej. Erfarenhet av olyckor var en viktig faktor, andra faktorer kan vara kultur och vana.

”Jag tror att det handlar mycket om att man kanske inte för det första har varit med i någon olycka. Och aldrig känner någon som varit med i en olycka. Det är såna personer. Men sen är det såna som också har en stark vana av olika slag kanske. Jag har ju varit med i en olycka och jag parkerar inte ens om bilen utan att ha säkerhetsbälte på mig, även om det är lite fänigt så (skratt)”. [Vuxen]

Att förare säger till passagerare att ta på sig bältet tror många är bra, men det handlar även om hur han/hon säger detta. Det finns uttryck för att föraren behöver ha respekt hos resenärerna. En förare som betar sig illa lyckas inte alltid i att öka bältesanvändningen. Exempel på förare som skriker på framförallt de unga visar på att de unga uppfattat budskapet men att de ändå inte bryr sig.

Men som han som skrek på David häromdagen när han låg över halva sätet, så skrek han ”ja men så där kan du inte ligga, då kan du ju inte ha på dig bältet! men var ju ingen som brydde sig, alltså man reagerade ju på att han tjatade om bältet med det var ju ingen som satte på sig bältet bara för att han sa det”. [17 åring]

En parallell görs till cykelhjälm som ju är lagstadgad till man fyller 15. Det framkommer att cykelhjälmans användande betraktas av de äldre barnen som något som är kopplat till en ”töntstämpel”. I detta sammanhang framkommer även att föräldrar använder cykelhjälm under de år de har barn som är yngre än 15 år, men därefter slutar de använda hjälm. Någon säger att man kan göra en parallell till bältesanvändning. Många slutar när de blir äldre, då man får bestämma själv och det inte längre är förarens ansvar. Här ska det dock noteras att det man missar är att lagkravet kvarstår.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att små barn ser bälte i buss som en självklarhet, detta trots att de inte har kunskap om det viktigaste argumentet, att det räddar liv om bussen välter. Vi kan även notera att små barn ser det som ett sätt att kunna sitta komfortabelt i bussen. Säten i buss är inte

anpassade för barn. De äldre barnen ser inte bältet som något för dem. Här krävs insatser för att säkra att det inte anses töntigt. För att befästa bältesanvändning krävs sannolikt att föraren har goda argument mot resenärerna, uppför sig korrekt och i handling visar vad som gäller. Det kräver även att andra vuxna använder bälte och är konsekventa i sitt agerande vilket innebär att man inte går i bussen under färd, att man använder bälte och säger till andra om de inte gör det. För att detta ska inträffa krävs kunskap om nyttan av bälte. Vidare kan det finnas anledning att lyfta för de äldre barnen att deras roll är viktig som förebild för unga.

4.2. Icke användning

4.2.1. Bussresor utan incidenter eller olyckor ger en upplevelse av falsk trygghet

Företeelsen att i unga år vara en självklar användare av bälte för att i tonåren övergå till en icke användare är en tydlig trend från samtalen med de unga. Det finns en mängd faktorer som framkommer i samtalen som sannolikt bidrar till detta. Det faktum att det hittills har gått bra att åka utan bälte invaggar till en falsk trygghet som upplevs som att det kommer att gå bra även framgent. Enligt ungdomarna själva handlar övergången om att man slutat på mellanstadiet och vill visa sig lite tuff och då slutar använda bälte. Det finns också de som berättar att det sker när man byter skola. En annan orsak kan vara att föraren i och med att barnen blir äldre uppfattas ha ett mindre ansvar för dem och det i sig leder till att ingen säger till dem om de åker utan bälte utan föraren låter det passera.

- När man blir äldre så har ju busschauffören mindre ansvar också över det. Det blir ju...

- Ja vid 15 är det väl vårt ansvar? Eller det är busschaufförens ansvar men det är ju vi som får böter.

- Eller ju äldre man blir ju mildare tar väl busschauffören på det. Så det är om busschauffören går och tittar typ när man åker skolbuss på lågstadiet eller så. Då satt man ju på sig för han kom ju alltid och tittade liksom. [17-åringar]

De äldre barnen vet att bälte är bra ur säkerhetssynpunkt. De vet även att det är säkert att åka buss och de har i stort sett inga erfarenheter av kritiska situationer där bältet varit till nytta. I det långa loppet mattas insikten av nyttan med bälte av och icke användning blir resultatet. Detta gäller även till viss del de yngre barnen.

Eller typ bara, det kommer ändå inte hjälpa att ha bälte, det gör ändå inget, vad är chansen att vi kommer att krocka?" [10-åring]

4.2.2. Vid korta resor inom staden, på resor i linjetrafik på landsvägsnätet använder man sällan bälte

Benägenheten att använda bälte är även kopplad till resans längd och vägtyp. I grupperna med vuxna (med och utan barn) ansågs att man att det på långa bussresor var självklart att använda bälte, men att de på kortare resor tyckte det var ett problem. Detta berodde till stor del på trängsel och att man snabbt ska av och på bussen.

"Har du en sittplats då skulle man kunna säga att bältena ska vara fästa medan ni sitter. Eller liksom så, men så länge det knökas på folk på en buss så kan inte jag riktigt se att det kommer funka. Men det är en bra, alltså det är självklart att man ska försöka. Men då tänker jag framförallt på de långa... alltså de bussar som går ut på motorväg. För då kanske det skulle också vara en regel att folk inte får stå." [Vuxen]

Jag tycker det är viktigt när det är långdistans, till exempel om man ska åka till Borås från Göteborg och så. Men när det liksom är inom staden så är det inte lika viktigt. Det kan vara bra. [Vuxen]

De som hade små barn såg det som krävande att dels spänna fast barnen då det tar tid och bussen kör snabbt iväg, dels för att det var trängsel och stående samt att det var osäkra på om de skulle hinna gå av i tid. Förslag framkom att man bättre skulle anpassa buss och tågresandet så det fanns en minut extra för att ta på och av bältet.

Man ska fort på och av inom staden känns det som, alltså det är ofta ganska trångt och så ska...jag var med barnens skolklass. Och skulle jag ha fast dem allihopa och tagit loss dem och fått av dem. Det blir liksom stressigt om...” [Vuxen]

Frågan om man hade bälte då man åkte nattbuss var tudelad. Några ansåg att det var självklart att bälte måste vara på medan andra sa att det gjorde man oftast inte.

När man vill sova, samma som på flyg. Skiter man lite i allt. Då vill man lägga sig och har man inte det sätet, det har ju... alltså så som när vi reste med barn, då ville de sova så försökte man ju hålla men liksom // Men jag tror inte det är så lätt att få folk att ha det när de ska sova, och man fixar med kudde och liksom. [Vuxen]

4.2.3. Lagen är otydlig, och utan kontroll är den verkningslös

I flera av samtalen framkommer att de flesta vet att de ska ta på sig bältet och att lagen kräver detta. Det är dock mindre vanligt förekommande med kontroller av att lagen efterlevs. Ingen av de grupper vi träffat och som representerar resenärer har erfarenhet av att kontrollanter kommit ombord för att studera bältesanvändning, vilket flera tar upp som en brist.

I förargruppen har man hört talas om det i något enstaka fall och det efterfrågades fler kontroller av att bälte används. Det föreslogs att det med fördel borde ske av kontrollanter som ändå går ombord för att kontrollera färdbevis.

Även de äldre barnen beskriver bristen på kontroll och straff som ett bidrag till att man inte använder bälte. Någon säger:

Man har ju aldrig hört att det har hänt att någon har fått någon böter, det gör ju också att man inte håller hårt på det. [17-åring]

Det är dock mindre tydligt om det är känt vad lagen säger kring ansvar. Flera uttalanden vittnar om att man tror det är ett delat ansvar formellt. I några fall framkommer att man tror föraren är ansvarig för att informera att de yngre än 15 år ska ha bälte, dock inte att de har bältet på sig. Inte heller i förargruppen är det tydligt om det är deras ansvar som förare att alla har bälte eller om de endast är ansvariga för att informera om att bälte ska användas. Förarna betonar även att oavsett vad som gäller kan de inte hålla koll på att bältet faktiskt används. De kan kontrollera vid avfärd, de kan påtala vikten av att ha bältet på sig, men de kan inte veta vad som sker när bussen väl lämnat hållplatsen. En lösning på detta som de föreslår är att de skulle kunna se obältade på en display framme i bussen eller att en lampa tänds över det säte där bältet inte är använt.

Att föraren inte kan ha kontroll på de som inte har bälte är något som även de yngre barnen lyfter. De uttrycker det som att de själva nog bör ta ett större ansvar och hjälpa de ännu yngre barnen då föraren inte kan förväntas höra att de behöver hjälp när de sitter långt bak i en lång buss.

//...men i stora bussar...för om chauffören inte hör när man knäpper fast sig så får man ta ansvar själv och om man liksom så här inte vill ta på sig bältet så är det ju bra om någon säger det. [10-åring]

I flera av grupperna vittnar diskussionen om att man är väl medveten om att någon typ av krav finns men att det stora problemet är passagerare som inte bryr sig. I en av grupperna med vuxna framkommer att inte ens när föraren påminner om bältet har det effekt, anledningen till att ”man upplever det inte som strikt...”. I gruppen med vuxna finns det ändå en tro på en lag (även om de nog

redan vet att det finns en). De drar en parallell med mobiltelefonförbud vid bilkörning som de anser har lett till att färre pratar när de kör. Vidare tror en del att det kan räcka med kunskapen om att en kontrollant kan dyka upp för att få passagerare att ta på bältet. Kanske kan det enligt dem räcka med att föraren använder samma taktik som när det gäller kontroll av biljett, dvs. att de säger till passageraren att de gör det på egen risk och att det kan hända att en kontrollant kommer ombord.

Det är först när det blir en lag så slutar folk att prata i telefon när de kör. [Vuxen]

4.2.4. Inkonsekvens gör att man inte känner att bälte är viktigt

I stort sett i samtliga diskussioner framkommer att en anledning till att viljan att använda bälte är låg är inkonsekvensen i att det inte finns bälte i alla bussar och att det är tillåtet med stående passagerare även när bussen åker på vägar med högre hastigheter. Diskussionerna kretsar framförallt kring skillnaden mellan stadsbuss och landsväg och när det finns eller inte finns bälten i bussen. Med bussar utan bälte sker en avläring av att sätta på sig bältet, ett säkert beteende.

Bussen hit har ju bälte, bussen hem beror på vilken jag åker, så säg varannan buss har väl bälte hem, varannan har inte det. För att jag bor liksom i utkanten av staden så varannan är stadsbuss för den vänder där och varannan är landsbuss. [17-åring]

De yngre barnen noterar att de i vissa bussar finns små säten (kan tolkas som säten till barn) och att dessa inte har bälte.

Ja men det finns ju sådana här små stolar som det inte finns några bälten på. [10-åring]

Sätets utformning och bältets design är inte anpassad för barn och det, förutom att det är obekvämt, signalerar också att bältet inte är viktigt.

Men det är ju en sak med bälte, ibland är man ju så kort så man måste ha stol att sitta i, även i bussen, men det finn ju liksom inga stolar att sitta i. [10 åring]

Barnen reser med olika bussar och det är olika lösningar i dem. Vissa är bra, medan andra är sämre. Även här är det inkonsekvent och det finns en risk att barnen, men även andra resenärer, tolkar det som att bälte inte har hög prioritet.

Jag tror att våran, i alla fall dem som åker hem, den är mindre och den åker som skolbuss. Den tror jag, alltså den är nog lite mer anpassad för barn. För bältet sitter lite såhär längre ner, så att alla, så att man inte får den i halsen. [10-åring]

I gruppen med vuxna lyfts inte enbart skillnaden mellan olika bussar men även skillnader mellan olika trafikslag som ett bidrag till att det är inkonsekvent. När man åker tåg eller spårvagn så har man inte bälte. Tåg/spårvagn och buss upplevs mer lika och det kan i ifrågasättas varför det är olika krav. En liknade aspekt är då tågen ställs in och ersättningsbussar kallas in. Dessa blir enligt samtalen överfulla och saknar bälten och även om det finns bälten på alla säten så finns det inte säten till alla som ska med.

- Men det är väl om man typ får åka ersättningsbuss från Alingsås till Göteborg för att tåget inte går längre. Ja då står man som knökade.

- Ja då har man inget att välja på liksom. Det ju att inte komma hem liksom. [Vuxna]

Jag jämförde nog med tåg för jag använder inte bälte på tåg. Och det finns inga bälten på tåg heller. Så att jag ser nog bussen som ett tåg på något sätt. Så jag tycker på något sätt att det inte är lika viktigt. Med det får jag ju ändra på. Men jag tror det ligger någonstans där. [Vuxen]

4.2.5. Man vill inte sitta fast, bältena är för korta, det är obekvämt, ofräscht och trångt

Den i särklass vanligaste diskussionen kring att man inte använder bälte handlar om bältets kvalitet, funktion och hur fräscht det är.

Många lyfter även att bältet design inte är bra. Det sitter nära halsen och skaver, det ger en känsla av att man sitter fast. I gruppen med ungdomar diskuteras det kring att det är trångt i sätet och att bältet gör att man trycks mot den som sitter bredvid och känslan är att man kommer för nära. Viljan att inte sitta för nära andra man inte känner betonas även av vuxna som hävdar att det är typiskt svenskt att placera väskan på sätet bredvid, eller mellan sätena för att få lite mer plats. Det framkommer tydligt att användandet av bälte på långfärdsbuss är ok förutsatt att det inte är trånga säten.

Föräldrar betonar att det är trångt, särskilt när de har barn med sig som ska sitta i knät. En ytterligare aspekt är att bussen inte är designad för barn. Det finns till exempel inget att hålla sig i.

Ja, och likadant i ovankant också som sagt, om du sitter två stycken i bredd där, då sitter du liksom och trycker axel mot axel, ena mot rutan och den andra halvvägs ut i gången. [17-åring]

Jag tror de flesta förstår nog, men bryr sig inte, skulle jag tippa på. Det är ju som sagt för att det är så pass otrevligt att ha bälte på sig, för att det är sådana här stolar och bussar och alltihop, de är så obekväma som de är. För det är ju, man blir mycket mer manad att sätta på sig bälte i som sagt, dubbeldäckare som är lite mer, plats i långåkarbussar, de går lite mjukare, ja det är skönare helt enkelt att åka i, än vad man gör i de här andra. [17-åring]

I grupperna med vuxna men även med förare framkommer att bältena inte är långa nog för att fungera för personer som är stora. Den förklaring som ges är att man ”snålat in” för att spara på kostnader.

Jag åker buss varenda dag fram och tillbaka utifrån landsorten och in. Och i morse så kunde jag inte knäppa bältet därför att det var för kort. Eller om jag är för stor, jag vet inte. Men vi är ju ett antal personer som har övervikt och vi vill ju också kunna skydda oss från den här typen av skador. [Vuxen]

Denna uppfattning stöds även av diskussionerna med förarna.

Det är flera som upplever att bälten i bussar är svåra att ta på, låsningen är trög, man är rädd att inte få upp låset vid hållplatsen. Men det handlar även om att det är ofräscht. Förarna berättar att det blir en rand på den vita skjortan av bältet, passagerare från de olika grupper berättar om tuggummin, ”spyiga”- bälten etc.

Ja, det är så jävla äckligt, någon gång när jag satte på mig bältet så satt det snor på det. [17-åring]

I gruppen med vuxna med barn diskuteras bälteskuddar och skyddsanordningar och det finns en uppfattning att det i vissa fall kan finnas kuddar men att det för små barn helt saknas skydd som möjliggör att även bälte kan användas. Flera berättar om att de gärna velat ha skyddsutrustning i bussen för de små barnen och vissa föräldrar tar själv med en bälteskudde. För de minsta barnen saknas dock denna möjlighet vilket göra att man vid vissa tillfällen väljer att resa med bil istället.

Så kan du liksom fälla ut ett barnbälte till exempel. Då har du ju, alltså du har ju plats för det. Och det skulle ta upp ett säte om du då säger att du har det bakåtvänt liksom. Så att jag menar, det behöver inte ta upp för mycket plats. Man behöver bara tänka till. [Vuxen]

Ja och det är också en fin tanke när det inte är stressigt. Men när det är ja... när det är många på bussen, då faller lite den, då är det bara att knöka in där man kommer in. Men det är en bra tanke om det är en välfungerande buss där folk får sitta och liksom så [Vuxen]

Samtalen kretsar kring att man även tar av sig bältet under resan om det känns obekvämt. Det kan vara kopplat till bältesplacering, men även till sittkomforten i sig. Det som nämns är på natten när man vill försöka hitta en bekväm ställning för att kunna sova, men det handlar även om sittkomforten i sig.

Är det väldigt okomfortabelt kanske man inte vill sitta bältad och så sitter man väldigt still och kan inte röra sig, och det är inte skönt att sitta där. Och då blir det liksom... då väljer man att knäppa loss sig tror jag. [Vuxen]

4.3. Uppfattningar om hur användningen av bälte kan ökas

Under diskussionerna introducerades en fråga om vad man tror är bästa åtgärderna för att öka bältesanvändningen i buss. Olika mer eller mindre innovativa åtgärder identifieras och vi har valt att gruppera dem enligt följande: åtgärder som verkar för att ge bättre stöd till föraren så de kan påminna passagerare, åtgärder för att öka komforten, åtgärder kring information om att bälte ska användas och varför och det som berör lag, kontroll och straff.

4.3.1. Bättre stöd till föraren

Tipsen handlar om tekniska lösningar som ska hjälpa föraren att veta om passagerare är obältade. Det kan vara en display hos föraren eller en lampa i taket. Om föraren får hjälp att veta så kan man förvänta att användandet påverkas positivt.

Helvete nu vet de att jag inte har bälte på mig, nu måste jag sätta på mig bältet. [17-åring]

I en av grupperna med vuxna föreslås att föraren precis som i flyget skulle få information att det fanns tung obältad last i bussen som bör sättas fast. Å andra sidan spekuleras i att en spärr av detta slag inte skulle fungera i praktiken så det skulle ta alltför lång tid vid varje hållplats då det är många som inte gör som de ska.

En spärr kommer inte att funka för då får du aldrig åka som buss, om du har otur. Då måste det bli på eget ansvar att – nu har jag sagt åt dem, nu kör vi. För annars kommer en hållplats kanske ta fyra minuter någon gång och så har du busslinjer som plötsligt blir en halvtimme längre på tio stopp. [Vuxen]

I en av grupperna med vuxna föreslås att bussen inte ska gå att köra fortare än 70 om inte alla passagerare har bälte på sig. Samtidigt råder en viss skepsis till att den typen av system kommer att fungera. Exempel på olika lösningar för att avaktivera bältespåminnare kommer upp, lösningar som man enligt deltagarna kan importera från Kina.

I flera samtal diskuterar man kring ”klick-ljudet”, dvs. det ljud som uppstår när bältet knäpps fast. Ljudet ses som ett stöd för föraren att veta att bälten tas på. Det är inte en garanti för att föraren vet, men ses ändå som information till nytta för föraren.

I såväl vuxengrupperna som bland unga och förare diskuterades möjligheten att ha ett störande ljud (bältespåminnare) om man inte sätter på sig bältet. Det tror man skulle göra att man tog på bältet i större utsträckning. Samtidigt uttrycks en oro för att det kommer vara störande för andra med ljudet.

Förarna diskuterar kring att om man kör en linje ofta så innebär det att man bygger upp en relation till resenärerna, vilket i sig gör det lättare att befästa att bälte används.

- Men sen är det precis som du säger (kommentar: refererar till annan förare), om man kör samma folk hela tiden, det har jag också gjort. Man lär sig känna dem, man liksom, man känner liksom nästan alla som åker med. De vet ju att du vill att de ska använda bälte då behöver inte du säga till [Förare]

De vuxna deltagarna ville att föraren muntligen skall uppmana alla att ta på bältet efter varje stopp, även om det kan kännas tjatigt, för de tror att det skulle få stor påverkan på användningen, Förarens positiva betydelse för bältesanvändningen borde förmedlas till dem.

4.3.2. Ökad komfort, mindre stress och bättre design är viktigt

En av de mest diskuterade åtgärderna är att öka komforten i säten och förbättra och förenkla användandet av bältet.

Ja, ja men som jag säger, försöka åstadkomma någon form av lite mer vanliga bälten, motsvarande dem du har i bilare eller långfärdsbussar. Det tror jag, jag tror det skulle göra nytta och få lite bredare säten. [17 åring]

Att bältena skaver mot halsen och är allmänt obehagliga är något som behöver åtgärdas. Bussförare hävdar att om det är trepunktsbälten behövs en möjlighet att justera diagonaldelens höjd. Detta finns inte i de flesta bussarna. De äldre barnen förespråkar att om man har tvåpunktsbälte så slippar man problem med att bältet är över halsen. Samtidigt framhåller de att det inte blir lika säkert och konstaterar att ett bra trepunktsbälte borde vara bäst. I gruppen med vuxna ville man inte ha tvåpunktsbälten utan förordade trepunktsbälten.

I vissa samtal jämförs bältesanvändning i bil med i buss. Här lyfts att bälten i bil är avsevärt mer bekväma, men även att det känns mindre fasthållande eftersom man ändå inte kan röra sig eller gå omkring i en bil. I en buss är ytan stor och det känns mindre naturligt att behöva sitta still och fastbältdad. I gruppen med vuxna lyfts att bussen är stor och att rumsytan har betydelse. En parallell görs till vardagsrummet. Viljan och insikten av att ha bälte är därmed inte lika stark.

Även om ingen i klartext lyfter detta kan det finnas anledning att fundera över hur man med design kan arbeta för att minska känslan av det motstridiga i att vara bältdad i ett utrymme stort nog att röra sig i. Bussförarna framhåller en önskan att de i större utsträckning skulle vilja vara involverade i arbetet med att designa den miljö de ska köra och arbeta i.

Jag tror att man skulle komma förbi de här problemen i ett tidigt stadium, att om de samlar chaufförerna och de som ska rita bussarna och de som ska tillverka bussarna, och lyssnar på chaufförerna och lyssna på vad som behövs och vad som inte behövs. Och förarstolen ska vara utformad, knappar, ratt och hur du sitter och vinklar och allt sånt här. [Förare]

Stressen och trängseln som råder ombord bidrar till att bälten inte används. Tips ges om att lägga till en minut vid stopp så att alla ska hinna ta på/av bältet. Detta är extra viktigt för de som reser med ansvar för andra som till exempel barn. Ett annat förslag är att ha vissa områden för de med barn. Här kan man dels ha säten och skydd som är anpassade för barn, men de ska även vara placerade så att man inte avstår från bälte för att minska stressen att inte hinna få av bältet i samband med avstigning.

Förare upplever det bekymmersamt att de som använder bälte tar av det för tidigt. Enligt förarna knäpper de av bältet 500–600 meter innan de kommer till hållplatsen och går även och ställer sig vid dörrarna eller i trappan ner till dörrarna för att vara redo. Detta upplevs som ett bekymmer för förarna. En reflektion som kan göras är att förare och passagerare inte alltid har samma bild av att stress förekommer och hur det tar sig uttryck. Om föraren alltid informerade sig om att alla som ska kliva av har gjort det innan bussen lämnar hållplatsen, kanske passageraren kände sig tryggare att sitta kvar till dess att bussen stannat.

Att bälten upplevs som smutsiga och obekväma har stor betydelse, en del i detta är säkert att många använder dem och att de inte tvättas. Alla passagerare oavsett storlek borde ha tillgång till ett säkerhetsbälte som är så långt att det går runt dem och för barn anpassade i storlek. Kvalitén borde vara så bra att de håller och fungerar.

4.3.3. Information så alla vet vad som gäller och varför

I flera grupper diskuteras vikten av att ”*vända mentaliteten – tankesättet*”. För att göra detta tror en del att besök vid skolor kan vara bra, att föra samtal med unga och att visa filmer som visar vad som händer utan bälte om olyckan är framme förordas. Flera berättar att de aldrig hört någon prata om bälte i buss.

Några pratar om ökad information. Bland de yngre barnen föreslås en liten skylt vid varje plats, eller en instruktion om att sätta på sig bältet riktad till ”*dem som inte vet*”. Några föreslår att man ska protestera mot de som inte har bälte. Barnen föreslår med plakat.

I vissa samtal framkommer att man tror att ökad information om varför det är bra med bälte i buss skulle kunna vara till nytta. Ett sätt att sprida informationen kan enligt de flesta grupper vara att låta filmer med informationsmaterial som visar nyttan med bälte visas med jämna mellanrum på de tv-skärmar / informations-skärmar som finns i bussarna. Kanske är det, enligt några i en av grupperna med vuxna, bra att passa på att föra fram vikten av att ha bälte när det har skett olyckor.

I grupperna med vuxna föreslår att information ska spridas via nätet och Facebook. Ett argument som lyfts är att det är många som inte vet varför och att en del tror att det är farligt med bälte, då det kan vara svårt att ta sig ut om det händer något. Ett annat förslag är att vända sig med information till barn i förskoleklasserna. Bussförarna föreslås gå ut i grupperna och berätta om vikten av att ha bälte i bussen och vad som kan ske. I en av grupperna med vuxna diskuteras även riktade kampanjer som sannolikt effektiva, med argumentet att man lär sig via det ”*eviga malandet på typ anslagstavlan och liknande när vi var små*”.

Att jobba med insatser som mer liknar morötter än piskor föreslås i en av grupperna av vuxna.

Men man skulle kunna ha.... Det är lite långsökt men det är ju en ide att man när man klickar i sitt bälte, så rasslar det fram en liten biljett där man får ett lottnummer i ett nationellt lotteri med en högvinst. [Vuxen]

Ett annat förslag som nämns är att man kan vinna ett årskort eller månadskort på bussen om man alltid använder bälte.

I gruppen med förare ser man ett bekymmer i att förarna inte alltid förstår eller kan prata svenska. Det gör att de inte gärna pratar med passagerarna och inte heller påtalar att bälte ska användas. Här kan information som är förinläst eller på skärmar förväntas stötta förarna i arbetet med att öka bälteanvändningen. Detta utesluter inte att förarna får extra stöd i språket så de kan föra fram de budskap som gäller till exempel att alla ombord ska använda bälte.

Så är de nog rätt tysta. Många av de här invandrarkillarna vet dude är väldigt dåliga på svenska och det här... så de...., jag tror inte att det är mång som talar om just det här med bältet. [Förare]

4.3.4. Tydligare lag, kontroll och påföljd

I flera samtal framkommer att den lag som finns är otydlig och att den inte har någon betydelse eftersom den aldrig kontrolleras och därmed inte heller leder till någon påföljd om man inte har bälte. Att böter har effekt tror de flesta. Någon säger ”...*ja för folk är rädda för att få böter...*”. Böterna behöver inte vara extremt höga, en grupp landar i att det kanske räcker med 250 kronor.

Att införa kontrollanter, eller ännu bättre att låta de som kontrollerar färdbevis ha rätt att bötfälla passagerare, tror flera vore bra. Bussförarna betonar detta extra mycket. Praktiska problem förutses av vissa då de flesta i bussen kommer ta på sig bältet så fort de inser att den eller de första passagerarna som inte har fått böta. En reflektion kan dock vara att det viktiga är att de som åker med bussen har bältet på och en åtgärd som denna bidrar till detta. En parallell kan här göras till att erhålla böter för fortkörning, så fort andra vet att polisen är på plats sänker de hastigheten på samma vis som när det gäller fartkameror.

I någon diskussion fokuserades på möjligheten att använda utebliven försäkringsersättning om man inte haft bälte på sig.

4.3.5. Bälte och sittplats i alla förortsbussar som kan köra över 70 km/tim

Inkonsekvensen av att inte alla bussar har bälte och att det är tillåtet att stå i bussen är något som flera anser är en faktor som behöver åtgärdas. Det är ologiskt och gör att trovärdigheten i argument att använda bältet inte är stor. Framför allt att passagerare tillåts stå i bussar på landsväg eller motorväg där bälteskrav gäller.

Vidare är det viktigt att tillhandahålla sittplatser till alla passagerare vid tillfällen då ersättningsbussar sätts in för tåg. Även detta signalerar att sittande med bälte har stor prioritet, dvs. att säkerhet kommer före mobilitet.

För att befästa vikten av bälte är det avgörande hur framtidens resenärer bemöts. Att det inte finns säten och bälten som är avsedda för barn eller stora vuxna personer bidrar till att frågan inte får den status som den bör.

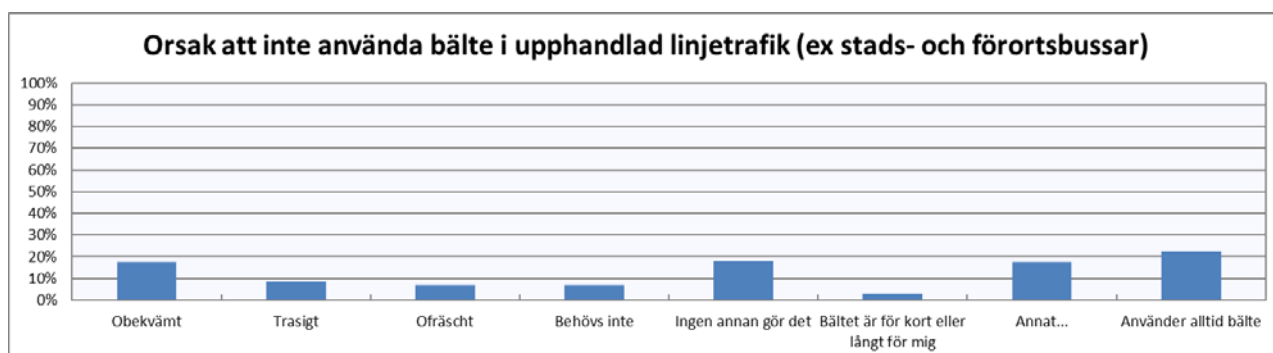
5. Resultat från webbenkät

Av de som svarat var det 56 % som svarade att de ofta åker med upphandlad linjetrafik, 6 % som ofta åkte med kommersiell linjetrafik och 3 % åkte ofta med beställningstrafik.

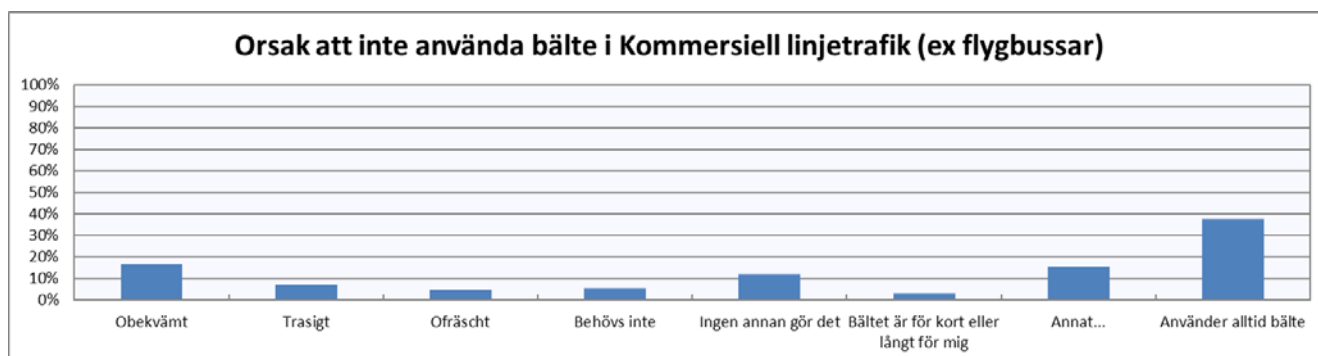
En fråga ställdes om de vid den senaste resan med upphandlad linjetrafik, kommersiell linjetrafik och med beställningstrafik **hade använt** bälte. För linjetrafik var det 25 % som svarade att det inte fanns bälte ombord, motsvarande siffra för kommersiell linjetrafik var 8 % och för beställning 3 %.

I upphandlad linjetrafik var det 31 % som svarade att de hade använt bälte, i kommersiell linjetrafik var det 37 % som svarade att de använt bälte och i beställningstrafik var det 44 %. För de två senare var det många som inte minns (24 % respektive 26 %).

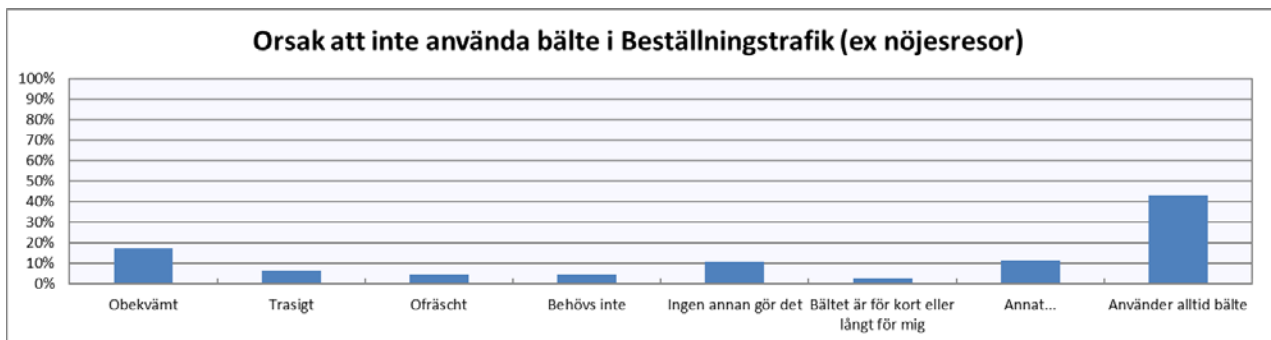
På frågan om vad huvudorsaken är att inte använda bälte i upphandlad linjetrafik så var det vanligaste svaret att det är "ingen annan som gör det" eller "obekvämt", se Figur 5. Flera har även svarat annat, de argument som getts till detta går att på olika sätt återfinna i de redan befintliga svaren och ingen ny grupp av orsaker gick att hitta. Resultaten är de samma för övriga två resttyper, se Figur 6 och Figur 7.



Figur 5. Fördelning i procent över huvudorsaker att **inte** använda bälte i upphandlad linjetrafik. $n=1820$.

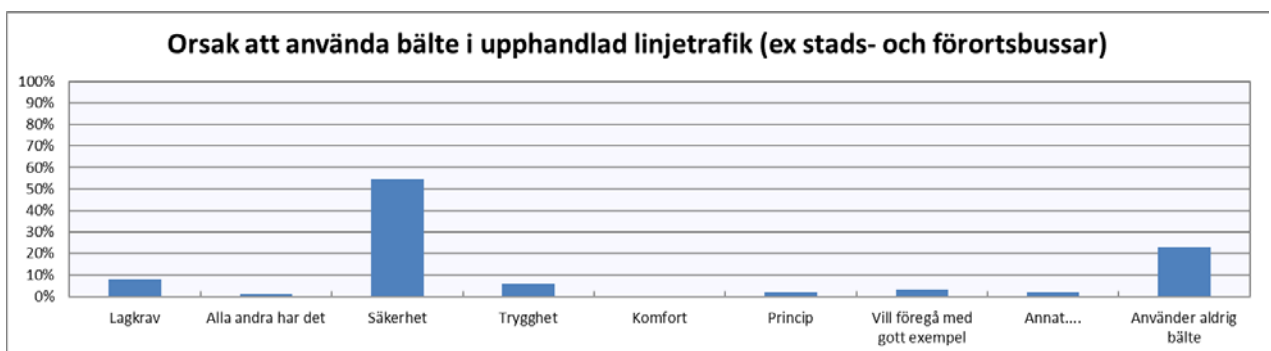


Figur 6. Fördelning i procent över huvudorsaker att **inte** använda bälte i kommersiell linjetrafik. $n=1656$.

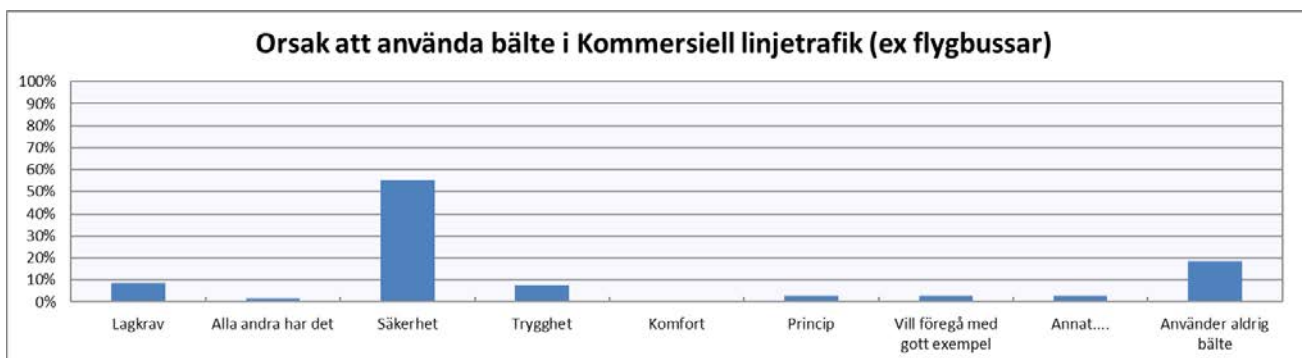


Figur 7. Fördelning i procent över huvudorsaker att **inte** använda bälte i beställningstrafik. n=1607.

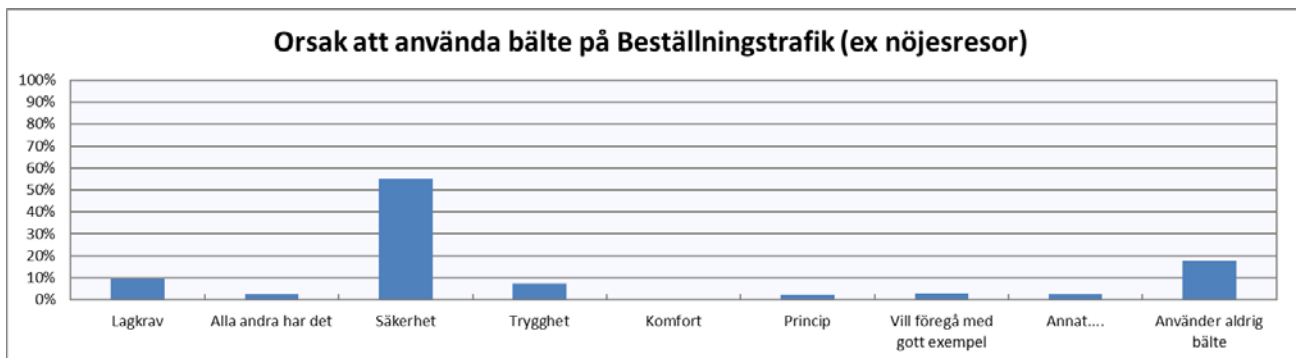
Den enskilt vanligaste anledningen att använda bälte var enligt de svarande "säkerhet", se Figur 8 - Figur 10. Det var ingen större skillnad i resultat mellan de olika typerna av trafik.



Figur 8. Fördelning i procent över huvudorsaker att **använda** bälte i upphandlad linjetrafik. n=1775.



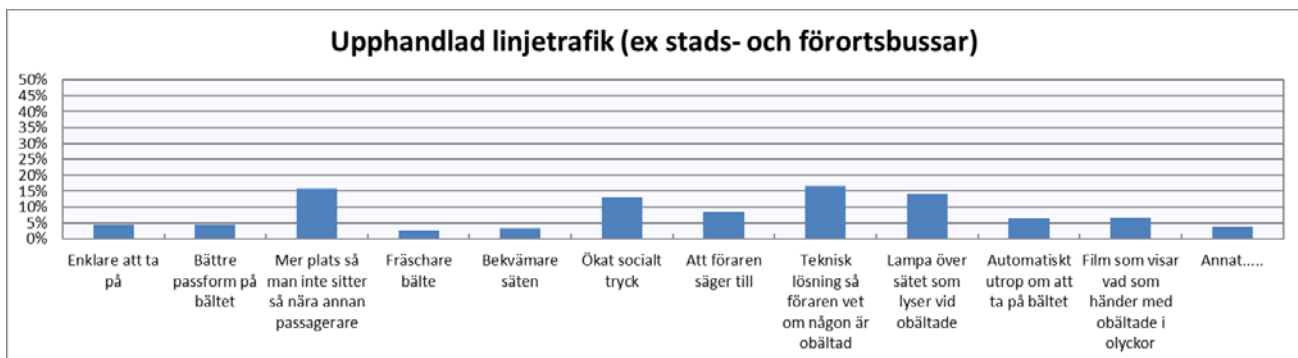
Figur 9. Fördelning i procent över huvudorsaker att använda bälte i kommersiell linjetrafik. n=1672.



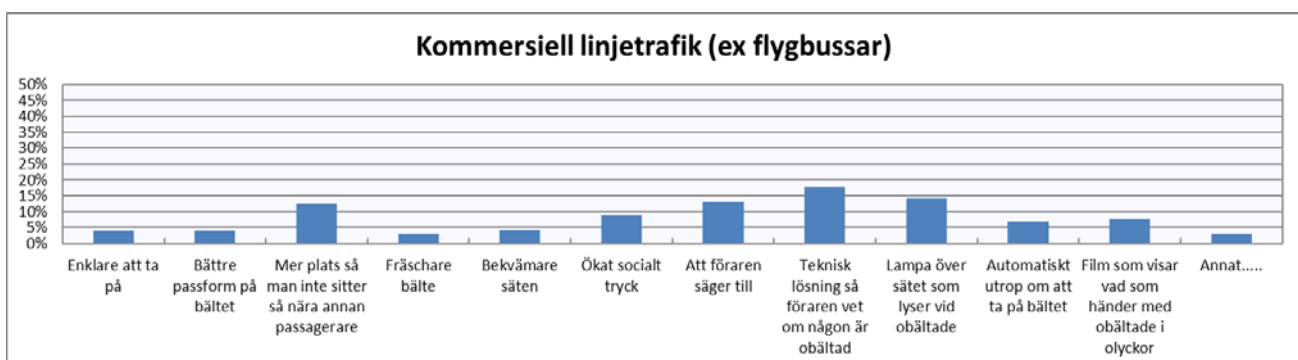
Figur 10. Fördelning i procent över huvudorsaker att använda bälte i beställningstrafik. n=1646.

På frågan om föraren vid den senaste resan hade påtalat att bältet skulle tas på så var det 9 % som hade erfarit detta i linjetrafiken, 21 % i kommersiell linjetrafik och 34 % i beställningstrafiken.

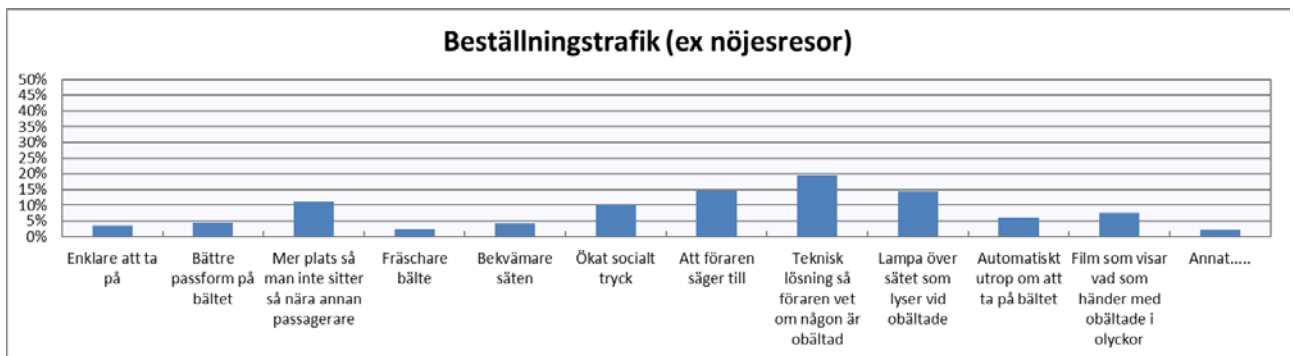
På frågan om vad man tror är den bästa åtgärden för att få resenärer att ta på sig bältet så var det framförallt allt tekniska lösningar och stöd till föraren som ansågs vara effektivt, men även att verka för mer plats så man inte sitter så nära annan passagerare och ett ”ökat socialt tryck”, se Figur 11. Bilden är den samma för övriga två restyper, se Figur 12 och Figur 13.



Figur 11. Fördelning i procent över vad man tror är bästa åtgärd för att öka bältesanvändningen i upphandlad linjetrafik. n=1706. Observera att skalan går från 0–50 %.



Figur 12. Fördelning i procent över vad man tror är bästa åtgärd för att öka bältesanvändningen i kommersiell linjetrafik. n=1588. Observera att skalan går från 0–50 %.



Figur 13. Fördelning i procent över vad man tror är bästa åtgärd för att öka bältesanvändningen i beställningstrafik. n=1564. Observera att skalan går från 0–50 %.

6. Diskussion

6.1. Användande av bälte i buss

Vid resor med beställningstrafik är den observerade bältesanvändningen relativt god (92 %), jämfört med i kommersiell linjetrafik (50 %) och i upphandlad linjetrafik (27 %). Om det beror på att det vid resor med beställningstrafik oftare är bussar av bättre standard med skönare säten och bättre bälten, eller om det beror på att de går på vägar där passagerare oftare anser det befogat att ha bälte, dvs. på vägar med högre hastigheter som motorvägar är svårt att säga och sannolikt beror det på båda delarna. Att bussföraren informerar oftare och tydligare om bältesanvändning på dessa bussar spelar troligen också in.

Även om bältesanvändningen var hög i observationsstudien så visar resultaten från fokusgrupperna att en del passagerare under resor med beställningstrafik ibland tar av sig bältet under färd. Detta förekommer framförallt vid längre resor och mitt i natten, men även i samband med stopp då man i god tid vill vara förberedd för att hinna av. Studier visar att det är vanligare med olyckor med allvarliga skador och dödade under nattetid (Feng, Li, Ci, & Zhang, 2016) vilket till viss del sannolikt har att göra med att bälten inte används i lika hög utsträckning som vid resor på dagen, samt att föraren oftare kör i uttröttat tillstånd. Att passagerare var obältade var fallet i olyckan som inträffade utanför Sveg (Haverikommissionen, 2018) då de barn som omkom och hade svåra skador framförallt återfanns bland de obältade. Vid jämförelse av resultaten på bältesanvändning vid observationerna och från webbenkäten observeras en avsevärt lägre rapporterad användande grad i webbenkäten jämfört med i observationsstudien för framförallt kommersiell linjetrafik (37 % jämfört med 50 % i observationsstudien) och för beställningstrafiken (44 % jämfört med 92 % i observationsstudien). Detta resultat stöder resultaten från fokusgrupperna, där deltagarna pratade kring att man även om man tagit på ett bälte tar av sig det under resans gång av olika anledningar.

I den upphandlade linjetrafiken är det mer undantag än regel att bältet används. Här är det även mer vanligt med förare som är obältade (15 %) och det är sällan det görs utrop om att bältet ska användas (19 %). Här finns goda förutsättningar för ökad användning genom att föraren själv använder bälte och gör utrop. Fokusgrupperna visar att automatiserade utrop i högtalare och på befintliga displayer kan underlätta för att sprida informationen. Att förare påtalar att bälte ska användas har visat sig vara positivt när det gäller skolbarns användande (Mehta & Lou, 2013). Hur det påverkar vuxna resenärer är dock inte känt, men ett antagande kan vara att det påverkar bältesanvändningen i positiv riktning. I de förslag som framkommer från fokusgrupperna är det snarare hur informationen ska förmedlas än vad som sägs som är nytt.

Det som kan vara svårare att påverka är de argument som handlar om att bältet inte upplevs som viktig ur säkerhetssynpunkt vid resor med upphandlad linjetrafik. Orsakerna till detta är flera.

Som redan noterats är bältesanvändning vid resor i buss mer norm för yngre barn än äldre barn och vuxna. Det sker en skiftning i vad som är norm i tonåren. En skiftning som verkar hänföras dels till tonåringarnas "revolt", och dels till att de unga nu sätts i andra skolor och reser på annat sätt. En förklaring till att de slutar använda bälte, och som lyfts fram i fokusgrupperna, är en vilja att visa sig tuff inför andra i det sociala samspelet. Att inte använda bälte konstrueras som tufft beteende därför att vuxenvärlden förespråkar säkerhet och förnuft, här gestaltat genom att använda bälte. Att inte använda bälte blir därför en handling som står i polemik med denna värld, och blir därför tuff i vissa sammanhang. Här kan även paralleller dras till handlingar som att röka och att cykla utan hjälm.

En annan förklaring är att de vuxna börjar släppa taget om de unga, som förväntas behöva mindre skydd och mindre övervakning. Lagen om att föraren är ansvarig för bältesanvändning för barn yngre än 15 år är även det en faktor som kan bidra till att passagerare efter 15-årsdagen uppfattar att det inte längre behövs. Till detta kommer att föräldrarna inte i lika stor utsträckning upplevs argumentera med de äldre barnen om vikten av bälte, och inte heller alltid själva använder det. Insatser som stärker

argumentet för bältesanvändning har sannolikt effekt. Om insikten i orsaken till bälteskrav blir tydligt för alla finns en större chans att bälte användes.

De unga är känsliga för vad andra gör och tycker, vilket gör att finns anledning att verka för att påverka äldre och vuxna så att bältesnormen går att kvarhålla i möjligaste mån. Att kommunicera i ord och handling vad som gäller är sannolikt viktigt. De vuxna, i rollen av olika professioner, t.ex. förare, lärare, medföljande etc., bör förmedla till barnen och själva agera på ett sätt som stöder vikten av att använda bälte. Det innebär att inte gå omkring i bussen under färd, att man använder bälte och att man sitter kvar på sätet med bältet på tills bussen har stannat. Det innebär även att man som förare säkrar att passagerare, och i synnerhet barnen, känner trygghet i att det finns tid att ta på sig bältet innan bussen startar och att man hinner få av bältet, ta sig fram till dörren och kliva av utan stress. Här är förarens agerande viktigt, men även de som planerar resorna har en viktig uppgift att säkra att tillräckligt med tid avsätts för att inte skapa stress hos passagerare.

Det finns också delar i samtalen som vittnar om att de äldre barnen slutar använda bälte i takt med att de får mer erfarenhet av säkert bussåkande och därmed blir alltmer övertygade om att de är säkra ombord. På sätt och vis har de rätt då den statistik som finns tillgänglig tydligt visar att det generellt sätt är säkert att resa med buss. Wretstrand, Holmberg, and Berntman (2014) har studerat sjukhusrapporterade olyckor (Strada-sjukhus) och resultaten visar då att i resor med buss i tätort sker majoriteten av skadorna på passagerare ombord på bussen (66 %) och där den vanligaste orsaken (85 %) är då passageraren faller i samband med hårda accelerationer och inbromsningar. Här kan sittplats till alla kanske vara till större nytta än bälte och bältesanvändning. Åtgärder som att även planera för tid att hinna sätta sig och ta på sig bältet kan förväntas bidra till färre falloolyckor. Värt att notera är dock att om man specifikt studerar säkerhet för barn som reser med buss till och från skolan och inkluderar vägen till och från bussen och väntan vid hållplats kan man se att barn som reser till och från skolan löper störst risk för allvarliga skador när de är utanför bussen och i synnerhet på väg till och från hållplatser (Anund, Dukic, Falkmer, & Thornthwaite, 2010).

Med ökat resande ökar även erfarenheten av olika budskap kring vikten av att använda bälte. En stor del av resor med buss sker med upphandlad linjetrafik och som en del i ett pendlande till och från skolor och arbeten. Passagerare kan på resor från punkt A till punkt B uppleva resor med bussar som ibland har och ibland inte har bälten, de träffar förare som har bälte och andra som inte har det, förare som gör utrop om att bälte ska sättas på och förare som inte gör det. Vidare händer det att de ibland får en sittplats och ibland får de stå. Diskussionerna visar på en inkonsekvens av hur tillgång till bälte erbjuds, samt hur krav på bältesanvändning förmedlas vilket bidrar till en upplevelse av att bälte inte ses som en viktig säkerhetsåtgärd. Lösningen på detta kan vara att antingen säkra att det finns sittplats med bälte till alla passagerare på bussar som går i upphandlad linjetrafik och att alla har installerade bältespåminnare till förare och passagerare och att utrop görs automatiskt. En annan lösning kan vara att tydligare definiera när det ska finnas bälten och när de ska användas.

Kanske är det så att passagerares bältesanvändning ska kopplas till hastighetsgräns och att det är då information och utrop ska göras. Som exempel skulle det kunna vara att bussar som kör på en väg med hastighetsgränsen 70 km/h eller mer ska vara utrustade med bälte på alla platser, bältespåminnare och inte tillåta stående passagerare. Eftersom den största nyttan med bälte i buss är för att undvika att kastas runt i bussen eller kastas ut ur bussen vid vältning bör valet av hastighetsgräns noga utredas (Albertsson et al., 2006). Samtidigt vet man att skador som uppstår i resor med buss i städer sker då passagerare faller (Wretstrand et al., 2014) vilket talar för att krav på att sitta ner sannolikt är bra även i linjetrafik i lägre hastigheter, detta trots att bussen är tung och i händelse av en krock tar upp det mesta av kraften som uppstår. Enligt fokusgruppsdiskussionerna är det mindre vanligt att använda bälte vid korta resor, vilka sannolikt sker i tätort med lägre farter och som på ett sätt kan ses som ett stöd för det senare argumentet. Kanske är det inte rimligt att kräva att bälte ska användas i upphandlad linjetrafik i låga hastigheter. Det förutsätter att man inte tillåter stående passagerare, vilket troligen inte är ett realistiskt krav.

Utifrån förarens och passagerarnas perspektiv råder det inkonsekvens i när det finns bälte ombord och vem det är som är skyldig att säkra att bältet används. Regelverket säger att alla ska ha bälte om det finns, men det är endast för de yngre än 15 år som det är någon annans ansvar. Förarna själva är osäkra på vad som är deras uppgift, att bara informera eller även se till att bältet används. Om regeln ska kvarstå krävs ett förtydligande men även en praktisk möjlighet för förarna att kunna kontrollera om bältet är på. Detta gäller inte enbart vid avfärd utan kontinuerligt under hela resan. Här kan man förvänta sig extra stor nytta för beställningstrafiken och för den kommersiella linjetrafiken där många av resorna sker på vägar med högre hastighet och vid tider på dygnet där passagerare ofta själv säger att de tar av bältet för att sova etc. Att ha system som kontrollerar bältesanvändning i upphandlad linjetrafik är av mer tveksam nytta. Dels för att majoriteten av resorna sker i lägre hastighet, men även för att såväl förare som andra deltagare lyfter risken att det leder till förseningar om resenärer inte har bälte och att föraren då måste agera för de yngre än 15 år. En del tror det kan bidra till en ytterligare ökad stress hos föraren som inte är bra vare sig för föraren eller för hur hen kör.

Att ha lagkrav utan att följa upp dem, eller utan att utfärda straff när de inte efterlevs innebär att effekten av lagen blir mindre. När det gäller bälte i buss är kontroller och böter något som föreslås av flera. Ett förslag är att ge kontrollanter av färdbevis möjlighet att även kontrollera bältesanvändning och att utfärda böter om det inte används. Det finns självklart en möjlighet att de som ser att kontrollanten är på väg ombord knäpper på sig bältet. Det behöver inte ses som ett problem i sig då syftet är att säkra att bälten används. Här kan en parallell dras till effekten av till exempel hastighetsövervakande system, så kallade ATK, som i förväg annonseras utmed vägen (Härdin, 2017).

I samtliga samtal framkommer att en anledning till att man inte använder bältet är förknippat med att man inte vill sitta fast och att bältet gör ont och är ofräscht. För barnen kan det även handla om att stolar och bälten inte är anpassade för dem, de når inte ner, bältets diagonaldel hamnar fel över kroppen, små (förväntat barnanpassade) stolar har inga bälten alls etc. Det finns även storväxta personer som beskriver problem då bältet är för kort för att kunna användas. I flera av grupperna upplever man att bältet gör att man kommer för nära den som sitter bredvid och när man ska hitta bälteslåset tvingas man ibland att interagera med andra, något man helst inte vill. Barn ger uttryck för att detta kan vara riktigt jobbigt. Studier pågår internationellt för att ta fram riktlinjer för hur bälten i buss bäst ska utformas med en utgångspunkt i ECE RV14 och med syftet att hitta en metod för typgodkännande (Hernan & Fernando, 2018). Här bör man med fördel framhålla vikten av att ta vara på passagerarnas erfarenheter och önskemål.

Åtgärder som att kontinuerligt tvätta bälten och säten, samt att kontrollera bältets funktion har sannolikt effekt på användandet. Det kan även ge en positiv förstärkning av normen att bälte ska användas i och med att man i handling visar att man anser det som en viktig fråga. I samtalen framkommer att bussar i beställningstrafiken, men även i kommersiell linjetrafik upplevs ha bättre standard och att det inte i lika stor grad upplevs som obekväma och ofräscha. Sannolikt är det så att vill man att bälte ska användas måste man säkra att bältena och stolarna som finns är bekväma och anpassade för såväl barn som storväxta, att de fungerar och är rena.

6.2. Upplevd information om användande av bälte i buss i dag

I observationsstudien noterades om föraren informerat om att bälte ska användas. En fråga kring utrop ställdes även i webbenkäten. Resultaten skiljer sig markant åt från observationsstudien jämfört med webbenkäten. I observationerna av upphandlad linjetrafik var det 19 % som gjorde utrop, jämfört med 9 % i webbenkäten, för kommersiell linjetrafik var det 61 % i observationsstudien och 21 % i webbenkäten och för beställningstrafik var det 86 % i observationsstudien och 34 % i webbenkäten. Vad som är sanning är inte möjligt att avgöra. Resultaten visar dock på att observationsstudien sannolikt är en överskattning av antal utrop, vilket ytterligare stöder vikten av att jobba med ökat antal utrop.

Vilka orsaker som ligger bakom denna variation är inte känt. Diskussionen med förare vittnade om att de hade olika strategier. Några goda exempel var att förare inför längre resor inledde med en säkerhetsgenomgång, som i flyget.

För de resenärer som inte vet att bältesanvändning är lagstadgad och motiverat av säkerhetsskäl är det helt avgörande att de får information om detta. En förklaring som framkom under diskussionen med förare var att det finns bussförare som har svårt med svenska språket och att det gör att de inte gärna pratar med passagerare och därmed inte heller påtalar att bältet ska användas. Det är även viktigt att dessa utrop görs kontinuerligt eftersom det kommer ombord nya passagerare hela tiden. Med en utgångspunkt i detta kan man förvänta att automatiserade utrop vid hållplatser, kanske i samband med att nästa hållplats ropas ut, bör vara effektiva. Vidare kan befintliga skärmar och hållplatskärmar användas för att visa på konsekvensen om man inte har bälte när en olycka sker. Här är det viktigt att visa scenarion som inte enbart handlar om krock, utan även när bussen välter. Att avsätta tid för en säkerhetsgenomgång vid resor med färre stopp och förväntat längre restid, som i beställningstrafik och kommersiell linjetrafik, är sannolikt effektivt. Detta kan även vara en möjlig informationsinsats mot barn och unga i samband med terminsstart. De som åker med buss till och från skolan (linjetrafik eller skolskjuts) kommer att åka samma sträcka, sannolikt med samma bolag och kanske även med samma förare upprepade gånger och det kan vara effektivt att tidigt informera och utbilda eleverna i bältesanvändning. Förarens roll och kontinuiteten av samma förare på sträckor har betydelse.

Busschauffören har i tidigare studier, (Stave et al., 2017) visat sig vara mycket betydelsefull och påverkar resans upplevelse på flera sätt. Dennes handlande kan vara normgivande och därför behöver man säkerställa chaufförens inställning till bälte för sig själv men även vikten av bälte för passagerare. Om föraren inte använder bälte själv eller inte säger till att bältet ska användas visar detta i handling att bältet inte är viktigt. Information till skolklasser och föräldrar inför skolresor om att bälte måste vara på, även på natten, även om det är svårare att sova är viktigt.

Företagen som anställt förare bör även jobba med information till förare. Informationen kan adressera både förarnas egna användande, konsekvensen om de inte använder bälte och deras viktiga roll som förebild. Vidare kan informationen bidra till fördjupad kunskap om vad lagen kräver av dem både avseende information och kontroll av att bälte används. Informationsinsatser som dessa bör även inkluderas i utbildningen för yrkeskompetensbevis, YKB.

6.3. Tekniska system och bussens design som verktyg för ökad bältesanvändning

Tekniska system i form av ljud och vibrationer, men även sådana lösningar där fordonens funktion begränsas om inte bältet används, förekommer när det gäller framförallt personbilar (van Houten et al, 2010). Dessa lösningar är dock mindre vanligt förekommande på bussar.

Förarna själva uttrycker att de vill ha stöd för att veta om passagerare är bältade eller inte. Det kan vara lysande knappar, information på en display vid förarplatsen eller liknande. De lyfter även möjligheten att begränsa passagerarnas möjlighet att sitta bekvämt om de inte använder bälte. Exempel som nämns av såväl barn som förare är att stolens säte inte ska gå att fälla bakåt om inte bältet är låst. Det har testats i en mindre studie finansierad av Skyltfonden (Vägverket Skyltfonden EK50A-2003:6022), med goda tekniska resultat. Det är dock inte känt om lösningen har utvärderats med avseende på användaraspekter och effekter i termer av ökat bältesanvändande.

Bussens design kan förbättras även så att den blir mer barnvänlig och anpassad för de mer omfattande resenärerna. Redan då bussen designas bör man i större utsträckning ta hänsyn till olika användargrupper och deras behov av att sitta bältade.

6.4. Metod

I detta arbete har fokusgrupper med passagerare och förare gjorts, samt en observationsstudie av bältesanvändning bland passagerare och förare. Dessutom har en webbenkät distribuerats, riktad mot passagerare. Metoderna har alla sina för- och nackdelar. Styrkan i denna studie ligger i att de på olika sätt belyser samma fenomen, dvs. att man inte använder bälte i buss trots att det finns tillgängligt. Genom att använda flera komplementära metoder går det att få en god bild av nuläget och intentioner att använda bälte, och med det som utgångspunkt kunna föreslå insatser för ett ökat bältesanvändande vid resor i buss. I kommande text lyfts begränsningar fram identifierade i var och en av de genomförda studierna.

Observationsstudien är nationell och med fokus på bussar av typ II och III, dvs sådana där det ska finnas bälten ombord.

Det finns en förväntan av att bältesanvändningen ser olika ut i upphandlad och kommersiell linjetrafik, men även för beställningstrafiken. De olika typerna av trafik har även olika förutsättningar när det gäller möjligheten att observera. Den vanligaste resan med buss är med upphandlad kollektivtrafik. Här valde vi att adressera majoriteten av observationerna. Urvalet av orter utgick av praktiska skäl från ett tidigare nationellt urval av orter med syfte att observera hastigheter i tätort. Det kan självklart diskuteras om detta blev rätt och någon känslighetsanalys för att belysa denna fråga har inte rymts inom ramen för uppdraget, men bör på sikt ske. Vidare är det svårt att uttala sig om osäkerhets-skattningarna i observationsstudien då detta inte är känt. Redovisning av osäkerheten i skattningar har i dagsläget utgått från att urvalet är korrekt.

Att kliva ombord på en buss vid en hållplats där passagerare och förare förväntas ha bälte på sig och på plats räkna hur många som uppfyller kravet kan vara känsligt. Observatören gick ombord i framdörren, informerade föraren och gick sedan bakåt i bussen och observerade antal användare, vände längst bak i bussen och räknade totalt antal passagerare på vägen tillbaka. Denna uppdelning skedde efter några provobservationer för att minska risken för observatören att blanda obältade och bältade. Det snabbade även upp arbetet och minskade därmed även risken att några satte på sig bältet då de insåg vad som skedde. Observationerna gick smidigt och det var endast i de fall 2-punkts bälte användes och då passageraren hade mycket kläder på sig, eller väskor och liknande i knät då det kunde vara svårt att observera.

Flera av de linjer som observerades började i centrala tätorten för att ta sig ut på landsvägsnätet mot andra närliggande orter. För att inte riskera att passagerare inte hunnit ta på sig bältet valdes observationsplatser, i möjligaste mån, som var placerade i anslutning till att bussarna skulle lämna tätorten. Om detta i praktiken var korrekt är svårt att säga, det innebär dock att de resultat som presenteras sannolikt är överskattning av bältesanvändandet vid resor i buss i den upphandlade kollektivtrafiken. Observationer av beställningstrafiken och av den kommersiella linjetrafiken använde ett annat urval. Här valdes de stora städernas depåer vid vilka passagerare och förare frågades om de haft bälte eller inte i samband med avstigning. Det finns en risk för att man här sagt ja trots att man inte gjort detta vilket skulle innebära en överskattning av resultaten. En annan risk är att situationer ombord som leder till att passagerare tar av sig bältet inte kan fångas. Från fokusgrupperna kan vi se att sådana förekommer, till exempel nattetid när man vill sova eller när man efter en stunds resande känner att bältet är obekvämt och tar av det. För att kunna observera sådana beteende krävs en medföljande observation vilket är förenat med avsevärt större kostnader.

När det gäller observationer av utrop om bältesanvändning i de tre typerna av resor har olika metoder använts. I kommersiell linjetrafik och beställningstrafik har passagerare tillfrågats när de klivit av bussen. I upphandlad linjetrafik har föraren tillfrågats. I det senare fallet är det inte det samma som att passagerarna har uppfattat utropet. Detta är en begränsning i studien. Även om det finns en osäkerhet i denna metod upplevde funktionärerna att passagerarna svarat ärligt. När det gäller den kommersiella linjetrafiken är metoden generellt stressande för både funktionärer och passagerare och i vissa fall har

det även varit svårt att fånga in alla passagerare då det visat sig att många är på väg för att passa andra kommunikationer. Det är dock den enda metoden som vi känner till som av praktiska och ekonomiska skäl kan genomföras på denna typ av trafik.

Fokusgrupperna har som syfte att belysa en fråga på ett brett och innehållsrikt sätt. De förväntades ge en insikt i vad resenärerna och förarnas egna incitament är och vad som kan tänkas vara bra insatser för att öka bältesanvändningen. Fokusgrupper rekommenderas oftast att inte användas som en isolerad metod om man vill förstå ett fenomen fullt ut (Scott, 2011) och därför ser vi det som en styrka att denna studie även innehåller observationer och en webbenkät. Resultaten visar på en bredd som både belyser vad individer tänker, men även vad en grupp tillsammans reflekterar kring. Självklart kan det även innebära en risk om det finns individer i grupperna som är dominanta och att andra deltagare av denna anledning inte vågar dela med sig av sina tankar och reflektioner (Hyde, et al; Scott, 2011).

För att minska den risken kan ett flertal åtgärder vidtas, framförallt kopplade till bra faciliteter (McCrum et al., 2009; Scott, 2011). Vilka som är lyckade eller inte går sällan att förutsäga, men en rekommendation är att ha grupper som består av cirka fyra till tolv deltagare (Kreuger, 1994). De sju fokusgrupperna i denna studie har totalt involverat 32 deltagare. I grupperna med små barn var det tre deltagare i varje, men som vi från tidigare erfarenheter tror är bra för att få en diskussion där alla i möjligaste mån ger uttryck för sina tankar. En begränsning i denna del av studien är att deltagarna i fokusgruppen endast kommer från Linköping eller Göteborg (grupperna med vuxna). Det gör att eventuella regionala skillnader och erfarenheter kan få en betydelse. Å andra sidan är det åtminstone två regioner och därmed två kollektivtrafikhuvudmän vars förutsättningar kan ha betydelse, vilket är bättre än om vi bara varit i en region.

Webbenkäten har setts som ett komplement för att få en övergripande bild av generaliserbarheten i erhållna resultat. I studien har vi utgått från att samtliga i Sverige oavsett ålder är potentiella bussresenärer. Barn yngre än 13 år ingår inte i urvalet i samband med annonseringen av länken till webbenkäten. Om resultaten är generaliserbara går inte att avgöra. Sannolikt är de som besvarar enkäten till viss del en speciell grupp. De har internet, de är motiverade att svara vilket talar för att de har en åsikt om buss och bälte. Resultaten från webbenkäten ska därför tolkas med stor försiktighet, men ger samtidigt kompletterande kunskap om framförallt observationsstudiens korrekthet och vad man anser vara huvudanledningen till att använda eller att inte använda bälte och vad man anser vara den mest effektiva åtgärden för att öka bältesanvändningen.

Om vi studerar åldersfördelningen av data kan vi notera att det är företrädesvis unga svarande, dock i stort sett inga yngre än 15 år. Vidare finns det få riktigt gamla (äldre än 75 år). Detta kan förväntas påverka resultatet. Detta är en anledning till att resultatet av webbenkäten inte ska övertolkas.

Denna studie har i mindre grad fokuserat på de resenärer som inte kan svenska eller på eventuella socioekonomiska och kulturella skillnader som kan inverka på synen på bältesanvändning i buss. Detta behöver studeras ytterligare för att kunna ge utförligare kunskap om hur bältesanvändningen kan ökas. Studien omfattar inte heller skillnader mellan kön. Litteraturen visar att kön och etnicitet har betydelse för bältesanvändning och i denna studie har vi valt att i stället fokusera på andra mer okända aspekter.

7. Slutsatser och rekommendationer

Syftet med studien har varit att belysa omfattningen av bältesanvändningen idag, omfattningen av information om att bälte ska användas och att förstå resenärernas incitament att använda bälte och med det som en utgångspunkt föreslå åtgärder för att öka bältesanvändningen i buss.

Metoder som använts är observationsstudie av bältesanvändning hos passagerare och bussförare, samt förekomst av utrop om bältesanvändning. Arbetet omfattar även diskussioner i fokusgrupp med resenärer och förare, samt en webbenkät riktad till internetanvändare äldre än 13 år.

Omfattningen av bältesanvändning

Bältesanvändningen bland passagerare var 92 % i beställningstrafik, 5 0% i kommersiell linjetrafik och 27 % i upphandlad linjetrafik. Förarnas användande var på motsvarande sätt 100 % i beställningstrafik, 79 % i kommersiell linjetrafik och 85 % i upphandlad linjetrafik. Slutsatsen är att åtgärder behövs för att öka användningen, särskilt i linjetrafik där bussen kör på vägar i högre hastighet än 50 km/h.

Omfattningen av information om att bältet ska användas

Information om att bältet ska användas kan göras på olika sätt. I observationsstudien avseende upphandlad linjetrafik tillfrågades förare om de utropat att bälte ska tas på. Här var det 19 % av förarna som svarade att de gjort utrop. I kommersiell linjetrafik och beställningstrafiken tillfrågades passagerare om de blivit upplysta om att bältet ska tas på. I kommersiell linjetrafik var det 61 % och i beställningstrafiken var det 86 % av passagerarna som erfarit utrop. Slutsatsen är att det framförallt i upphandlad linjetrafik finns stora brister i informationen om att ta på bältet, vilket bör åtgärdas.

Resenärers incitament att använda bälte och förslag till åtgärder

Beslutet att använda bälte eller inte är ofta högst personligt. Faktorer som ålder, erfarenhet av säkert bussåkande, på vilken typ av väg, vilken tid och hur säkerhet betraktas rent allmänt spelar roll.

De som använder bälte är framförallt barn, här finns en stark norm av bältesanvändning som befasts av bussförare, föräldrar och andra vuxna. Att använda bälte är mer etablerat i beställningstrafik och i kommersiell linjetrafik. Här sker resor ofta under längre tid, med färre stopp och på vägar med högre hastighet. Även om observationerna visar att användandegraden är hög för framförallt beställningstrafiken bör det noteras att resenärer själva säger att de ofta tar av bältet när de rest en längre tid eller när de vill sova. Här krävs särskilda insatser för att öka kunskapen om den risk det innebär, men även insatser som stöttar föraren att få kännedom om att passagerare åker obältade. Resultaten visar att normen att använda bälte förändras i tonåren, men är även kopplad till att man får erfarenhet som stöder att bältet inte behövs i kombination att vuxna i ens närhet inte påtalar att bälte ska användas, eller inte använder det själv. Här är grupper som förare, lärare och medföljande viktiga.

Vid korta resor har man mer sällan bälte än vid längre. En anledning till att man inte tar på bältet kan bero på att det är ont om tid att ta på och ta av bältet eller att man är rädd att inte hinna få av sig i tid. Det kan även beror på att korta resor sker företrädesvis i miljöer som uppfattas som mer säkra och därmed är motivet mindre tydligt. Vidare handlar det även om att utrop i stort sett aldrig sker.

En annan viktig faktor är att man inte vill sitta fast och att bältet inte räcker runt, gör ont eller är ofräscht. Ett ökat bältesanvändande är starkt kopplat till sätets och bältes utformning och kvalitet. Bälten som är för korta, för långa, ofräscha och svåra att ta på bidrar i stor grad till att de inte används, men även till att signalera att de inte är så viktiga. Systematisk rengöring och kontroll av säten och bälten kan därför rekommenderas.

Lagen är otydlig och utan kontroll är effekten av den begränsad. En slutsats från studien är att lagen inte är tydlig för alla. Här krävs informationsinsatser så det är tydligt vad som är förarens uppgift

avseende såväl information som kontroll. Okunskap finns även hos vissa passagerare. Även här bör informationsinsatser ske, vilken även kan vara automatiserad. Oavsett detta är den samlade bilden att lagen har begränsad effekt om den inte följs upp och leder till böter. Ett förslag kan vara att möjliggöra för färdbeviskontrollanter att även kontrollera och ha rätt att bötfälla de som inte har bältat sig.

Inkonsekvens gör att man inte känner att bältet är viktigt. Det råder en inkonsekvens i de signaler som ges kring bältesanvändning. Att ena gången få stå i bussen under en resa och nästa gång vid resa på samma sträcka få sitta med kravet att vara bältad är inkonsekvent. Detta urholkar resenärernas acceptans för bälteskrav. Krav på bälte i bältesförsedd buss i stadsmiljö med låg fart är inte lätt att motivera, särskilt inte om du vid nästa resa får tillåtas att stå på väg med 70 km/h. Här föreslås en översyn av regelverket. Förslagsvis bör bälteskravet vara kopplat till hastighetsgräns på sträckan bussen kör och att krav på sittplats medföljer denna hastighetsgräns.

Mindre stress kan göra att fler väljer att ta på sig bältet. För vuxna med barn och för barn och unga är det en stress att hinna få på sig bältet, men även att hinna ta av sig bältet på korta sträckor. Förare är stressade och passagerare, i synnerhet barn/unga, vågar inte be om hjälp vid fastspänning och lossning. Detta gör att en del avstår från att ta på sig bältet där det kan förväntas uppstå stress.

Bättre stöd till föraren är en förutsättning om de ska kunna ansvara för att passagerare yngre än 15 år använder bälte. Detta kan vara i form av ett förarstöd, en lampa som lyser rött i taket över obältade eller säten som inte går att fälla bak om inte bältet är på. Även om föraren är tydlig i vad som gäller vid start innebär inte det att han eller hon har möjlighet att kontrollera att bältet används under färd.

Följande rekommendationer lämnas för att öka bältesanvändningen:

- Information så alla vet vad som gäller och varför. Dels genom obligatoriska utrop om bältesanvändning av föraren i bussen men även information genom andra medier om att bälteskravet finns. Automatiska utrop och filmer ombord som kontinuerligt upprepar budskapet är att föredra.
- Tydligare lag, kontroll och påföljd, utvidga biljettkontroll till att även gälla kontroll av bältesanvändning.
- Stöd till förare, dels för att öka deras egen bältesanvändning, men även tekniskt stöd för att kunna få information om bältesanvändningen på bussen de kör. Likaså rutiner och tidscheman som ger möjlighet för föraren att avvakta avfärd så att passagerare hinner sätta på/av bältet.
- Krav på att bälten skall ha längd och utformning så att både stora och små passagerare kan använda dem.
- Ökad kvalitet, underhåll och kontroll av säkerhetsbälten på bussar.
- Förbättrad design vid konstruktion av bussar så att hänsyn tas till bredare säten, säten till små och större barn, skydd vid fall inuti bussen
- Regeländringar så att krav på sittplats följer med krav på bältesanvändning och att de anpassas så att konsekvent användande styrks. I hastigheter över 60 km/h bör alla passagerare erbjudas en sittplats med bälte och krav på bältesanvändning. I hastigheter 60 km/h eller lägre bör krav på bälte utredas vidare. Åtgärd med störst säkerhetsnytta i lägre hastigheter är om alla passagerare sitter ner snarare än om de är bältade.

Referenser

- Albertsson, P., & Falkmer, T. (2005). Is there a pattern in European bus and coach incidents? A literature analysis with special focus on injury causation and injury mechanisms. *Accident Analysis & Prevention*, 37(2), 225-233. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.03.006>
- Albertsson, P., Falkmer, T., Kirk, A., Mayrhofer, E., & Björnstig, U. (2006). Case study: 128 injured in rollover coach crashes in Sweden—Injury outcome, mechanisms and possible effects of seat belts. *sAFETY sCIENCE*, 44(2), 87-109. doi:<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.07.005>
- Anund, A., Dukic, T., Falkmer, T., & Thornthwaite, S. (2010). Is European school transport safe?—The need for a “door-to-door” perspective. *European Transport Research Review*, DOI 10.1007/s12544-011-0052-7.
- Dahlstedt, S. (2001). *Perception of some seat belt reminder sounds* (VTI notat 77A). Retrieved from
- Feng, S., Li, Z., Ci, Y., & Zhang, G. (2016). Risk factors affecting fatal bus accident severity: Their impact on different types of bus drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 86, 29-39. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.09.025>
- Haverikommissionen. (2018). *Singelolycka med buss i beställ-ningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län* (Slutrapport RO 2018:01).
- Hernan, A. A. C., & Fernando, N. N. D. (2018). Software evaluation of the effectiveness of the seatbelt anchorages of a commercial bus seat according to regulation ECE R14. *Enfoque Ute*, 9(2), 138-148.
- van Houten, R., Malenfant, L., Reagan, I., Sifrit, K., & Compton, R. (2010). Increasing seat belt use in service vehicle drivers with gearshift delay. *Journal of Applied Behaviour Analysis*, 43, 369-380. doi:10.1901/jaba.2010.43-369
- Hyde, A., Howlett, E., Brady, D., & Drennan, J. (2005). The focus group method: Insights from focus group interviews on sexual health with adolescents. *Social Science and Medicine*, 61(12), 2588-2599. doi:DOI: 10.1016/j.socscimed.2005.04.040
- Härdin, T. (2017). *ATK Årsrapport år 2016. Trafiksäkerhetskameror (2017-147)*.
- Kreuger, R. (1994). *Focus groups: A practical guide for applied research* ((2nd ed.) ed.): Thousand Oaks, CA: Sage.
- Lindholm, M. (2018). *Analys av Trafiksäkerhetsutvecklingen 2017. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (2018:143).
- Lou, Y., Mehta, G., & Turner, D. S. (2011). Factors influencing students' usage of school bus seat belts: An empirical analysis of the Alabama pilot project. *Accident Analysis & Prevention*, 43(5), 1644-1651. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.018>
- McCrum, G., Blackstock, K., Matthews, K., Rivington, M., Miller, D., & Buchan, K. (2009). Adapting to climate change in land management: the role of deliberative workshops in enhancing social learning. *Environmental Policy and Governance* 19, 413–426. doi:DOI: 10.1002/eet.525
- Mehta, G., & Lou, Y. (2013). Modeling school bus seat belt usage: Nested and mixed logit approaches. *Accid Anal Prev*, 51, 56-67. doi:10.1016/j.aap.2012.10.008

Scott, A. (2011). Focusing in on focus groups: Effective participative tools or cheap fixes for land use policy? . *Land Use policy*, 28, 684–694. doi:doi:10.1016/j.landusepol.2010.12.004

Stave, C., Strand, N. & Åström, E. 2017. Unga resenärers upplevelser av kollektivtrafiken. K2 research 2017:7.

Vadeby, A., & Anund, A. (2014). *Hastigheter på kommunala gator i tätort. Resultat från mätningar 2013* (815-2014).

Wretstrand, A., Holmberg, B., & Berntman, M. (2014). Safety as a key performance indicator: Creating a safety culture for enhanced passenger safety, comfort, and accessibility. *Research in Transportation Economics*, 48, 109-115. doi:<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.008>

Bilaga 1 Intervjuguide använd vid fokusgrupper

Frågeställningar:

1. upplevd information om användande av bälte i buss i dag
2. incitament (uppmuntran) för att använda bälte eller skyddsutrustning i buss
3. ökad förståelse för hur informationen om och vikten av att använda bälte kan stärkas

Intervjuguide

- Om vi säger bälte i buss – vad tänker ni då?
- Vad gäller idag med avseende på regler?
- I de bussar som har bälte – vilken information finns om hur de ska användas? (här avses bussar man åker i)
- Vem är ansvarig för att se till att bältet används?
 - Vilken roll har resenären?
- Hur tänker ni kring varför man inte har bälte i buss?
- Vem eller vilka åker utan bälte?
- Hur tänker ni kring varför man har bälte i buss?
- Vad är det som avgör om man använder bälte eller inte?
 - Tid på dygnet
 - Resans längd
 - Hastighetsgräns
 - Typ av väg (landsväg, mv)
 - Säkerhetsnivån på bussen ex förarens körteknik, hastighet, stående i bussen
 - Om de andra passagerarna använder bälte
 - Bältes status; trasigt, smutsigt, komfort/obekvämt, 2-p vs 3 p
- Hur tänker ni kring risken att åka buss utan bälte?
- Hur tänker ni kring att åka nattbuss och ta av sig bältet för att kunna sova bättre?
- Hur skulle det kännas att berätta om att du åkt buss utan bälte?
 - Generellt
 - För någon du har respekt för
 - För dina eller andras barn
- Vilka bussar upplever ni att det finns bälte på?
- Om det finns bälte i bussen vad skulle få er att alltid använda bälte?
- Vilka rekommendationer skulle ni vilja ge till ansvariga som vill öka bältesanvändningen i buss?
- Finns det något kring temat bälte i buss som ni vill lägga till?

Bussförare (Rimforsa, Kisa, Åtvidaberg, ”kör klass-2-sträckor)

När ni kör en buss som har bälten – vad gör ni då?

Speciella åtgärder

Rutin

Föräldrar 0-6

Om ni åker med barn, hur gör ni då?

Hur gör ni med barnvagn? (vet ni hur man borde göra?)

Hur prioriterar ni med flera barn i olika åldrar?

Barn 7 – 12

Inget extra

Barn 13 – 17

Inget extra

Bilaga 2 Begrepp använda vid observationsstudie

Funktionär

Med begreppet funktionär avses observatör, den person som operativt genomför bältesmätningarna.

Mätningar

Begreppet mätningar används i texten ibland istället för observationer av bältesanvändningen.

Observationer

Begreppet observationer och mätningar har i texten samma betydelse.

Ombord-observationer

Med ombord-observationer avses mätningar som gjorts på passagerare i bussen

Punktobservationer

Punktobservationer innebär att en eller två funktionärer går ombord på bussen vid ett stopp/hållplats och genomför bältesmätningar. En punktobservation tar vanligtvis cirka 1 minut att genomföra.

Medåkandeobservationer

Medåkandeobservationer innebär att en funktionär åker med bussen mellan vanligtvis två stopp/hållplatser. Medåkandeobservationerna bygger i övrigt på samma principer som punktobservationerna.

Intervjuer

Med intervjuer avses i detta sammanhang att två funktionärer står vid bussens dörrar/utgångar och ställer en kort fråga om bältesanvändning (svarsalternativ Ja, Nej eller vet ej) till passagerare som stiger av bussen.

Upphandlad linjetrafik

I rapporten busslinjer som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ansvarar för och är upphandlade av RKM eller deras ombud och vars destinationer går mellan två eller flera tätorter. Detta definieras som trafik som bedrivs på grund av allmän trafikplikt av kommuner eller landsting.

Inom den upphandlade linjetrafiken finns både så kallad landsvägsbuss och expressbuss. Landsvägsbusstrafiken har flera stopp/hållplatser mellan och i tätorterna medan expressbussarna vanligtvis endast går mellan två orter utan mellanliggande stopp/hållplatser.

Kommersiell linjetrafik

Trafik som bedrivs av trafikföretag i egen regi och helt på kommersiella villkor.

Vanligtvis genomförs den kommersiella linjetrafiken mellan storstäder med få stopp/hållplatser samt till och från flygplatser.

Beställningstrafik

Det definieras som sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik. Busstrafik som vanligtvis genomförs på beställning av företag och organisationer. I beställningstrafik ingår turistresor och chartertrafik.

Bilaga 3 Förteckning över orter och platser för observationer av bältesanvändning

Typ av trafik/ort	Plats	Antal bussar observerade
Beställningstrafik	E4	1
	Mariefred	1
	Birka terminalen	12
Kommersiell linjetrafik	City Terminalen	53
	Örebro resecentrum	2
	Västerås resecentrum	6
	Arlanda Terminal 5	1
Stockholm	Danderyds sjukhus	17
	Norra Sköndal	9
Göteborg	Radiomotet	8
	Delsjömotet	6
	Kungälv resecentrum	4
	Munkebäcksmotet	3
Malmö	Storgatan Staffanstorp	3
	Värnhem Malmö	17
	Södervärn	7
Östersund	Östersunds busstorget	21
Linköping	Drottninggatan/Köpmansgränd	2
	Köpmansgränd	16
	Resecentrum	5
Kumla	Närlundavägen, Askersund	1
	Smedstorp, Kumla	19
	Idrottsvägen, Askersund	1
	Hällabrotte	7
	Sannahed	12
Karlstad	Ilanda bytespunkt	2
	Universitetet	11
	Gruvön, grums	4
	Grums resecentrum	2
	Vallargärdet	4
Halmstad	Petersburg, Ljungby V	2
	Vrå	2
	Högskolan Halmstad	13
	Halmstad Västerbro (Karl XI:s väg)	14
Kalmar	Dörbyvägen	9
	Tullslätten	3
	Rockneby	2
	Malmen	2
	Bergkvara	5
	Sandås	2
	Länssjukhuset	1
Umeå/Skellefteå	Universitetssjukhuset	13
	Näst sista innan busstation	6
	1:a hållplatsen efter start från busstation	2
	Alviksgränd	1
Total	* Vid 6 observationer var det 0 passagerare ombord och dessa har tagits bort ur analysen	334

Bilaga 4 Webbenkät

Tack för att du tar dig tid att svara på frågor om bältesanvändning i buss. Studien utförs av VTI på uppdrag av Transportstyrelsen.

1. Hur gammal är du?

Ange din ålder med två siffror (ex 51)

Notering: Samtliga frågor besvaras för: Upphandlad linjetrafik (ex stads- och förortsbussar) Kommersiell linjetrafik (ex flygbussar) Beställningstrafik (ex nöjesresor).

2. Hur ofta reser du med buss?

Du kommer få ange ett svar för tre olika typer av bussresor (Upphandlad linjetrafik, Kommersiell linjetrafik samt Beställningstrafik)

Ofta (en eller flera gånger per vecka)

Sällan (någon eller några gånger per månad, men inte varje vecka)

Aldrig (nästan aldrig/aldrig)

3. Använde du bältet vid senaste resan du gjorde med buss?

Du kommer få ange ett svar för tre olika typer av bussresor (Upphandlad linjetrafik, Kommersiell linjetrafik samt Beställningstrafik)

Ja

Nej

Nej, det fanns inget bälte Minns ej/ vet ej

4. Om du inte använder bälte i buss, vilken är den främsta anledningen?

Välj det alternativ som är den främsta anledningen för dig.

Du kommer få ange ett svar för tre olika typer av bussresor (Upphandlad linjetrafik, Kommersiell linjetrafik samt Beställningstrafik)

Obekvämt

Trasigt

Ofräscht

Behövs inte

Ingen annan gör det

Bältet är för kort eller långt för mig

Annat...

Använder alltid bälte

Om Annat, vad?

5. Om du använder bälte, vad är ditt främsta skäl för det?

Välj det alternativ som är det främsta skälet för dig.

Du kommer få ange ett svar för tre olika typer av bussresor (Upphandlad linjetrafik, Kommersiell linjetrafik samt Beställningstrafik)

Lagkrav

Alla andra har det

Säkerhet

Trygghet

Komfort

Princip

Vill föregå med gott exempel

Annat...

Använder aldrig bälte

Om Annat, vad?

6. På den senaste resan du gjorde med buss påtalade föraren då att bältet ska tas på?

Välj ett svar per rad, dvs ett svar var för var och en av de tre olika typerna av bussresor

Ja Nej Det fanns inga bälten Minns ej/ vet ej

7. Viken tror du är den bästa åtgärden för att få passagerare att ta på sig bältet när de åker buss?

Välj ett svar per rad, dvs ett svar var för var och en av de tre olika typerna av bussresor

Enklare att ta på

Bättre passform på bältet

Mer plats så man inte sitter så nära annan passagerare

Fräschare bälte

Bekvämare säten

Ökat socialt tryck

Att föraren säger till

Teknisk lösning så föraren vet om någon är obältad

Lampa över sätet som lyser vid obältade

Automatiskt utrop om att ta på bältet

Film som visar vad som händer med obältade i olyckor

Annat.....

Om Annat, vad?

Tack för ditt bidrag!

Bilaga 5 Åldersfördelning på de svarande i webbenkäten

